



Universidad de Valladolid

Dissertação de Mestrado

DIREITO MARÍTIMO E COMÉRCIO INTERNACIONAL

***Limitação da Responsabilidade do Armador
e
Garantia das Responsabilidades Públicas***

(Limitación de responsabilidad del armador y aseguramiento de responsabilidades públicas)

Mestrando: Manuel Claudino da Luz Nogueira Monteiro

Orientador: Professor Doutor Joseba Echebarría

Cabo Verde, 2014

Agradecimentos

À Universidade de Mindelo e *Universidad de Valladolid*, extensivamente a todos os seus respectivos responsáveis/reitoria, corpos docentes e funcionários, pela estratégica visão académica, inteligente e promissora cooperação institucional e boa qualidade de ensino e condições de estudo que esta janela de oportunidades criou com esta formação marítima especializada no nosso País;

À Administração marítima nacional (Agência Marítima e Portuária, ex-Instituto Marítimo e Portuário), pela disponibilidade institucional de acesso às informações pertinentes à realização do presente trabalho de estudo, bem como aos meus colegas e amigos de serviço pelas experiências profissionais de âmbito marítimo partilhadas durante vários anos e que se mostraram ainda úteis e actualizados.

Aos meus colegas mestrando, pela emulação, camaradagem e apoios pessoais dispensados durante todo o curso e na realização do presente trabalho.

Ao meu orientador Professor Doutor Joseba Echebbarria, pela sua disponibilidade e atenção.

À toda a minha família, principalmente ao meu pai, mãe, irmãos, filhos e esposa, pela paciência, confiança e apoios incomensuráveis que me asseguraram durante todo este processo de formação e sem os quais não atingiria certamente este objectivo.

Dedico este trabalho ao sector da marinha mercante cabo-verdiana, designadamente às instituições de ensino e de formação náutica, às companhias de navegação, armadores e tripulantes com quem trabalhei, e às autoridades marítimas e entidades públicas e privadas que operam no sector.

À todos, muito obrigado!

RESUMO

A presente dissertação de mestrado aborda a problemática da *limitação de responsabilidade do armador do navio* em estreita conexão com a garantia de cumprimento das suas responsabilidades publicas, estando focalizado no estudo de um caso real de *acidente marítimo* ocorrido nos mares de Cabo Verde envolvendo um navio de carga estrangeiro, com o objectivo principal de apresentar as probabilidades de responsabilização internacional do seu armador por danos causados a um Estado *Costeiro*, tendo em consideração os vários *sujeitos de navegação* e diferentes interesses envolvidos numa *expedição marítima* (o navio, a carga e os sujeitos activos e passivos), cujos *procedimentos e mecanismos legais de responsabilização do armador*, quer actuando de forma directa contra este quer ainda indirectamente através de terceiros seus representantes (*seguro marítimo*) sempre constituíram motivos de grandes *controvérsias marítimas* no âmbito do Direito Marítimo e do Comercio Internacional (conflitos de leis e foros de competência).

Considerando que se trata de um caso que, se apresentado perante um juiz, poderá suscitar um problema jurídico sobre a lei de que país deve ser utilizado na resolução de conflitos por integrar um elemento internacional ou estrangeiro podendo o tribunal aplicar a *lex fori* (a lei da nacionalidade do juiz que ouvir o caso, isto é, a lei do seu estado), e porque no nosso sistema jurídico encontramos referências claras às normas de conflitos que é um reflexo de implementação da "*lex fori*" e admissíveis no domínio do Direito Internacional Privado¹, sendo também importante notar que, o próprio Código Marítimo

¹ Código Civil de Cabo Verde - Portaria nº 68-A/97 de 30 de Setembro.

Artigo 16º

(Referência à lei estrangeira. Princípio geral)

A referência das normas de conflitos a qualquer lei estrangeira determina apenas, na falta de preceito em contrário, a aplicação do direito interno dessa lei.

Artigo 17º **(Reenvio para a lei de um terceiro Estado)**

1. Se, porém, o direito internacional privado da lei referida pela norma de conflitos cabo-verdiana remeter para outra legislação e esta se considerar competente para regular o caso, é o direito interno desta legislação que deve ser aplicado.

2. Cessa o disposto no número anterior, se a lei referida pela norma de conflitos cabo-verdiana for a lei pessoal e o interessado residir habitualmente em território cabo-verdiano ou em país cujas normas de conflitos considerem competente o direito interno do Estado da sua nacionalidade.

3. Ficam, todavia, unicamente sujeitos à regra prevista no número 1 os casos da tutela e curatela, relações patrimoniais entre os cônjuges, poder paternal, relações entre adoptante e adoptado e sucessão por morte, se a lei nacional indicada pela norma de conflitos devolver para a lei da situação dos bens imóveis e esta se considerar competente.

de Cabo Verde (CMCV)² que regula os espaços marítimos nacionais, navios bem como as relações jurídicas nascidas por ocasião da navegação por mar e do transporte marítimo consagra no seu LIVRO IX o *direito de limitação de responsabilidades*³ de que gozam os armadores e os seus agentes, proprietários e afretadores de navios e demais pessoas que prestam serviços de salvamento e seguradores de conformidade com as disposições legais nele constantes e demais leis aplicáveis, é de aplicação subsidiária em relação às matérias reguladas nas convenções internacionais vigentes em Cabo Verde⁴, podendo neste sentido concordar com a tese de que “as fontes de Direito Internacional Privado são parte da legislação nacional”⁵ e que “pode-se argumentar que o direito internacional privado é a área do direito nacional que rege as relações internacionais privadas”⁶, pelo que é nossa pretensão neste trabalho focalizarmos no ordenamento jurídico cabo-verdiano nesta matéria sobre a “*Limitação de Responsabilidade do Armador e Garantia das Responsabilidades Públicas*”.

Palavras-chave: Limitação de responsabilidades do armador em caso de acidentes marítimos; seguro marítimo; responsabilidades do Estado de Bandeira e do Estado Costeiro.

Artigo 18º (Reenvio para a lei cabo-verdiana)

1. Se o direito internacional privado da lei designada pela norma de conflitos devolver para o direito interno cabo-verdiano é este o direito aplicável.

2. Quando porém, se trate de matéria compreendida no estatuto pessoal a lei cabo-verdiana só é aplicável se o interessado tiver em território cabo-verdiano a sua residência habitual ou se a lei do país desta residência considerar igualmente competente o direito interno cabo-verdiano.

Artigo 41º Lei reguladora das obrigações (Obrigações provenientes de negócios jurídicos)

1. As obrigações provenientes de negócio jurídico, assim como a própria substância dele, são reguladas pela lei que os respectivos sujeitos tiverem designado ou houverem tido em vista.

2. A designação ou referência das partes só pode, todavia, recair sobre lei cuja aplicabilidade corresponda a um interesse sério dos declarantes ou esteja em conexão com algum dos elementos do negócio jurídico atendíveis no domínio do direito internacional privado.

² Aprovado pelo Decreto-Legislativo n.º 14/2010 de 15 de Novembro, publicado no Boletim Oficial da República de Cabo Verde nº 44 de 15 de Novembro.

³ Ver artigos 671º a 684º do CMCV

⁴ Ver artigos 6º e 7º do CMCV (hierarquia de fontes) e o Capítulo IV/II do presente Trabalho (Quadro normativo internacional).

⁵ *LEX FORI*, Origem: Wikipédia, http://es.wikipedia.org/wiki/Lex_Fori

⁶ González Campos, Julio Diego 2004 - O Direito Internacional Privado: A concepção da privatização do direito internacional privado Origem: Wikipédia, http://es.wikipedia.org/wiki/Lex_Fori

ABSTRACT

This dissertation addresses the problems of limitation of liability of the shipowner in close connection with the guarantee of fulfilment of its public responsibilities, being focused on the study of a *real case* of marine casualty occurred in the seas of Cabo Verde involving a foreign cargo ship, with the main objective to introduce the chances of international accountability of its shipowner for damage caused to a Coastal State taking into consideration the various subjects of navigation and different interests involved in a maritime expedition (the ship, cargo and the subjects assets and liabilities), whose legal accountability procedures and mechanisms of the shipowner, either acting directly against him or indirectly through third parties their representatives (maritime insurance) always constituted grounds for large maritime disputes under maritime law and international trade (conflicts of laws and racing forums).

Considering that this is a case that, if presented before a judge, may give rise to a legal problem on the law of that country should be used in conflict resolution by integrating an international or foreign element, thereby allowing the Court to apply the *lex fori* (the law of nationality of the judge that hear the case, that is, the law of his state), and because in our legal system we find clear references to the conflict of laws that is a reflection of implementation of "*lex fori*" admissible in the field of private international law, being also important to note that the Maritime Code of Cabo Verde (CMCV) - which regulates the national maritime areas, ships as well as the legal relations born during the sea navigation and maritime transport, establish in his Book IX the right to limitation of liability enjoyed by the shipowners and their agents, owners and charterers of ships and other people who provide rescue services and insurers in accordance with the legal provisions on its constants and other applicable laws - is of subsidiary application in relation to matters governed by the international conventions in force in Cabo Verde, so we can therefore agree with the thesis that "*the sources of private international law are part of national legislation*" and that "*one could argue that the private international law is the area of the national law that governs private international relations*", so it is our intention in this paper to focus in the Cabo Verde legal system in this respect.

Keys Words:

Limitation of liability of ship-owners in case of maritime accidents; maritime insurance; Flag State and Coastal State responsibilities

ÍNDICE

| | |
|--|-----------|
| RESUMO | 3 |
| ABSTRACT | 5 |
| ÍNDICE | 6 |
| Capítulo I | 8 |
| Introdução | 8 |
| A. Justificação do Tema. | 10 |
| B. Objectivo. | 12 |
| Capítulo II | 13 |
| Metodologia e Estrutura | 13 |
| Capítulo III | 15 |
| Resumo histórico de casos recentes de acidentes marítimos graves | 15 |
| A. Estatísticas de acidentes em Cabo Verde | 16 |
| Capítulo IV | 25 |
| Breve descrição da Administração Marítima de Cabo Verde | 25 |
| A. O Código Marítimo de Cabo Verde e o Sistema de Autoridade Marítima. | 26 |
| B. A criação da Agência Marítima e Portuária (AMP) | 29 |
| Capítulo V | 31 |
| O Seguro Marítimo em Cabo Verde | 31 |
| A. Sua evolução histórico-legislativo | 31 |
| B. As companhias seguradoras nacionais | 33 |
| C. Do Seguro Marítimo de cascos ou de navios | 34 |
| Capítulo VI | 35 |
| Referência Normativa Nacional e Internacional | 35 |
| Capítulo VII | 52 |
| Estudo do Caso Real do Navio “TERRY TRÊS” | 52 |
| A. Descrição do Acidente | 52 |
| B. As principais acções implementadas pelas autoridades marítimas nacionais. | 55 |
| Capítulo VIII | 59 |
| Resultados das informações e documentação compiladas e das entrevistas realizadas | 59 |

| | |
|--|-----------|
| Capítulo IX | 63 |
| Análise e Enquadramento Legal | 63 |
| Capítulo X | 66 |
| Conclusões e Recomendações | 66 |
| Capítulo XI | 69 |
| Referências Bibliográficas | 69 |
| Capítulo XII | 70 |
| Anexos | 70 |
| ANEXO I – Código Marítimo de Cabo Verde | |
| ANEXO II – Referência Legislativa as Normas e Leis Nacionais e Convenções Internacionais vigentes no ordenamento jurídico caboverdeano | |

Capítulo I

Introdução

“O carácter internacional dos transportes marítimos, a par da capacidade que têm os Estados de soberanamente legislar sobre questões de seu interesse, dá lugar a frequentes conflitos de leis, pois não raro a lei do pavilhão e a lei do lugar disciplinam de maneira diversa o mesmo problema. O estudo do Direito Marítimo encerra, como visto, o de instituições de Direito Público e Privado, nacional e internacional”⁷.

Segundo LUÍS DE LIMA PINHEIRO⁸, *“ tanto no Direito Internacional Público do Mar como em Direito Internacional Privado Marítimo os navios suscitam problemas específicos de regulação jurídica. A conexão permanente com um determinado Estado desempenha um papel determinante quer em certos aspectos da jurisdição permitida pelo Direito Internacional Público quer no tocante à lei reguladora dos direitos reais sobre o navio, dos contratos de trabalho a bordo e da responsabilidade extracontratual por factos ocorridos a bordo de navios ou envolvendo navios. Esta conexão, porém, não é necessariamente a mesma em Direito do Mar e em Direito Internacional Privado. Também nesta matéria é visível que embora haja nexos entre o Direito Internacional Público e o Direito Internacional Privado as soluções para a resolução de conflitos de leis não podem ser deduzidas dos princípios do Direito Internacional Público geral ou das regras da Convenção sobre o Direito do Mar.”*

Em Cabo Verde, esses temas relevantes de Direito Marítimo e os principais problemas resultantes dos Contratos de transportes marítimos internacionais celebrados no âmbito do Comércio Marítimo Internacional que podem dar origem a diversos litígios de interesses entre os diferentes elementos pessoais activos e passivos intervenientes numa expedição marítima, e entre estes perante um Estado soberano em casos de acidentes de navegação ocorridos com navios estrangeiros em águas sob jurisdição nacional, encontram-se regulados pelas convenções internacionais vigentes e subsidiariamente pelo Código Marítimo de Cabo Verde (CMCV) - diploma objecto de

⁷ SANTOS, Herez. Introdução ao Direito Marítimo. Boletim Jurídico, Uberaba/MG, a. 1, no 24. Disponível em: <<http://www.boletimjuridico.com.br/doutrina/texto.asp?id=44>>, Acessado em 22-05-2013, 06:50.

⁸ Ver “TEMAS DE DIREITO MARÍTIMO II. O NAVIO EM DIREITO INTERNACIONAL”, pelo Professor Doutor Luís de Lima Pinheiro, Capítulo IV sobre Considerações finais, pg. 476 – Documento de Estudo do Curso DMCI disponibilizado na Plataforma Moodle, disciplina *Comércio Internacional I*.

uma breve descrição no Capítulo IV/ A do presente trabalho - impondo o próprio código, na falta de norma escrita aplicável às matérias nele reguladas, o recurso sucessivo aos usos da navegação marítima, aos princípios do direito marítimo, aos princípios da legislação comercial, civil, laboral, administrativa ou processual conforme a natureza da matéria a regular ⁹.

Assim, porque do ponto de vista jurídico a actividade do comércio marítimo desenvolvida nos espaços marítimos nacionais, quer a nível do transporte marítimo nacional quer a nível do transporte marítimo internacional ¹⁰, também representa inúmeros desafios para o nosso País em matéria de Direito de Marítimo e da Navegação “onde se confrontam as normas Direito Marítimo Público Interno, do Direito Marítimo Privado Interno e Internacional e do Direito da Navegação Público Internacional”¹¹, mormente perante os casos de sinistros marítimos graves ocorridos com navios estrangeiros e nacionais e que determinaram a perda total do navio e da sua carga nas águas sob jurisdição nacional ¹² fazendo assim do *regime de responsabilidade do armador* por danos relacionados com o meio ambiente marinho e danos causados a terceiros uma questão jurídica e económica relevante para o sector dos transportes marítimos nacional, o presente trabalho visa pois estudar juridicamente um *caso real* de perda total de um navio estrangeiro sem carga a bordo por declaração de abandono do segurado após sofrer um encalhe no espaço marítimo nacional e contribuir para o esclarecimento da matéria de responsabilização do seu armador por danos causados pelo navio bem como do direito de limitação de responsabilidades nascidas de reclamações de direito marítimo,

⁹ Ver os artigos 6º e 7º do CMCV.

¹⁰ Em matéria de classificação do transporte marítimo de âmbito geográfico, ver a ordenação económica do transporte marítimo nacional regulado pelo CMCV no seu LIVRO VI, TÍTULO I, CAPÍTULO I Artigo 416º pg. 137.

¹¹ Por questões de ordem didáctica, seguimos a seguinte divisão do direito marítimo e da navegação: J. HAROLDO DOS SANTOS, CARLOS RUBENS CAMINHA GOMES, Curso de DIREITO MARITIMO, pg. 9: a) DIREITO DA NAVEGAÇÃO PÚBLICO INTERNACIONAL OU EXTERNO- Trata especificamente do tráfego da navegação internacional em alto-mar, e como tal é regido pelas normas internacionais, por exemplo, o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar – RIPEAM. b) DIREITO DA NAVEGAÇÃO PÚBLICO INTERNO – É o ramo do direito da navegação público interno, aplicado dentro das águas sob jurisdição nacional, por exemplo, dentro do mar territorial, águas interiores, rios, lagos, lagoas, baías, canais, portos, etc. c) DIREITO MARITIMO PUBLICO INTERNACIONAL OU EXTERNO – Abrange a matéria de âmbito internacional que regula o transporte internacional, a liberdade dos mares, o limite do mar territorial, zonas económicas, e assim por diante. d) DIREITO MARÍTIMO PÚBLICO INTERNO - Compreende normas de direito marítimo administrativo, penal, processual, fiscal e constitucional, dentro dos limites da jurisdição nacional. e) DIREITO MARÍTIMO PRIVADO - É o que trata da matéria referente ao direito marítimo comercial e civil, podendo ser subdividido em DIREITO MARÍTIMO INTERNO e DIREITO MARÍTIMO PRIVADO INTERNACIONAL. Isto seguindo o mesmo raciocínio acima especificado.

¹² Ver Capítulo III, Resumo Histórico e Casos Recentes de Acidentes Marítimos Graves.

considerando as várias normas e convenções internacionais adoptadas nesta matéria bem como a *competência judicial internacional* dos tribunais cabo-verdianos para o julgamento das acções emergentes de contratos de transporte marítimos e de exploração de navios celebrados de acordo com as normas internacionalmente convencionadas para o comércio marítimo internacional.

A. Justificação do Tema.

“O MAR É UM VECTOR ESTRATÉGICO, NÃO SÓ PARA A NOSSA PROSPERIDADE ECONOMICA, MAS TAMBEM PARA O NOSSO ABASTECIMENTO E A NOSSA SEGURANÇA ALIMENTAR” (EXTRACTO DA EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS CONSTATANTE DO TESTO LEGAL QUE CRIA O CLUSTER DO MAR ¹³)

Conforme consta do programa do Governo para a VIII Legislatura, o Mar em Cabo Verde constitui um dos eixos estratégicos da sua política de desenvolvimento sustentável, encontrando-se o *pilar dos transportes marítimos* entre as grandes opções estratégicas do Governo para o desenvolvimento socioeconómico de um país arquipelágico como Cabo Verde, sintetizada na Carta de Política dos Transportes (CPT) ¹⁴ aprovada para o horizonte 2013-2020.

Localizado geo-estratégicamente no centro do Oceano Atlântico e cruzamento das principais rotas marítimas entre a Europa, as Américas e África, a passagem dos navios estrangeiros por certos espaços marítimos nacionais representa um considerável volume de tráfego internacional no mar territorial e nas águas arquipelágicas sujeitas a jurisdição da República de Cabo Verde, que para além da vantagem comparativa que representam para desenvolvimento económico e social do nosso País também convém que seja controlada e seguida por razões de segurança e protecção marítima e de conservação da biodiversidade marítima, razões que aliada a sua forte tradição marítima o torna num *Estado Parte* de varias convenções marítimas internacionais no âmbito de Direito Marítimo e do Comércio Internacional, e possuidor de um ordenamento jurídico interno abrangente em matéria de regulação económica, técnica e de segurança marítima e

¹³ Resolução nº14/2013 de 11 de Fevereiro, publicada no Boletim Oficial da República de Cabo Verde nº9 - I Série -11 de Fevereiro de 2013, pág. 243).

¹⁴ Resolução nº 69/2013 de 22 de Maio, publicada no Boletim Oficial da República de Cabo Verde nº27 - I Série -22 de Fevereiro de 2013.

portuária e demais leis aplicáveis aos direitos reais inscritos e regimes de responsabilidade civil por danos causados por navios¹⁵.

Assim, tendo em consideração que o espaço marítimo onde ocorreu este acidente *de navegação* se encontra sob jurisdição nacional de acordo com o direito internacional, sendo portanto este facto relevante para estabelecer a aplicação das leis que compõem o ordenamento jurídico cabo-verdiano que via de regra obedece ao princípio da territorialidade mas também de extraterritorialidade¹⁶, o tema escolhido justifica-se pelo facto de se tratar de um caso de *sinistro marítimo grave* ocorrido com um navio estrangeiro em águas nacionais numa zona costeira do classificada do ponto de visto ecológico como uma Reserva Natural Integral (RNI), e que após a declaração de abandono do navio à sua seguradora por perda total, o mesmo se encontra até presente data encalhado na área de jurisdição marítima nacional sem que o seu proprietário, armador e ou sua seguradora tenha promovido a sua remoção no prazo fixado pela Autoridade Marítima e podendo a Administração marítima competente enfrentar sérias dificuldades administrativas e legais para fazer cumprir as suas atribuições de Estado Costeiro e assegurar a responsabilização do armador na esfera internacional em caso de ocorrência de poluição marinha face ao crescente e contínuo perigo de degradação técnica do navio por razões ambientais e outras, tornando-se pois, paulatinamente, este caso de sinistro marítimo uma ocorrência de interesse publico, e

¹⁵ Ver Capítulo VI - Quadro normativo nacional e internacional.

¹⁶ Ver Capítulo III do **CÓDIGO CIVIL DE CABO VERDE** (CCCV) aprovado pela Portaria nº 68-A/97 de 30 de Setembro - *Direitos dos estrangeiros e conflitos de leis*, e os Capítulos II, III, IV y VIII do Código do Processo Civil de Cabo Verde - COMPETÊNCIA INTERNACIONAL, REVISÃO E EXECUÇÃO DE SENTENÇAS ESTRANGEIRAS EM CABO VERDE. Segundo LUÍS LIMA PINHEIRO, “**temas de direito marítimo - II. O navio em Direito do Mar**”, pg. 452. “Não parece hoje defensável a teoria, que teve certo acolhimento no séc. XIX, segundo a qual os navios constituíam um elemento do território do Estado do pavilhão(11). Nas águas interiores, designadamente nos portos, os navios estão sujeitos, em princípio, à jurisdição do Estado costeiro, o que inclui a sua competência legislativa e jurisdicional e a competência de intervenção coactiva das suas autoridades (que pode naturalmente ser ou não exercida ou autolimitada) pelo menos com respeito aos factos que ocorram em espaços sujeitos à sua jurisdição (12). Mas cumpre fazer duas observações. Por um lado, esta jurisdição não exclui, perante o Direito Internacional, a possibilidade de o Estado do pavilhão (ou de outros Estados que tenham título relevante perante o Direito Internacional) aplicar as suas normas ou considerar os seus tribunais competentes relativamente a factos que ocorram no navio. Por outras palavras, a jurisdição do Estado costeiro é, em parte, concorrente (13).”

que pela sua relevância económica e jurídica acima referidas justifica a sua escolha pelo autor deste trabalho.

B. Objectivo.

Em se tratando de um caso de acidente marítimo grave ocorrido com um navio estrangeiro em águas sob jurisdição nacional e que determinou a sua *perda total construtiva* por declaração de abandono ao segurador cujos contornos jurídicos de responsabilização pública do seu armador por parte da administração marítima competente privilegiou a via extrajudicial para a sua resolução, pretende-se pois com o estudo deste caso real efectuar uma análise dos procedimentos administrativos e das medidas institucionais e legais adoptadas pelos serviços públicos do Estado no exercício das suas atribuições de Administração marítima nacional de conformidade com as disposições do próprio Código Marítimo de Cabo Verde (CMCV) e demais legislações pertinentes no âmbito do direito interno que regulam a navegação de navios estrangeiros pelos espaços marítimos da República de Cabo Verde, e bem assim do cumprimento dos vários regimes de responsabilidades pelas partes envolvidas nessa expedição marítima de acordo com as normas e convenções marítimas internacionais vigentes em Cabo Verde, particularmente com o objectivo de se concluir sobre o objecto e âmbito das suas respectivas aplicabilidade ao caso subjudice, tendo em conta designadamente as disposições dos artigos 1.º, 2.º e 3.º do CMCV ¹⁷.

¹⁷ CMCV: Artigo 1.º **Objecto**. O presente Código regula os espaços marítimos nacionais, navios, embarcações e artefactos navais, bem como as situações e relações jurídicas nascidas por ocasião da navegação por mar e do transporte marítimo. Artigo 2.º **Âmbito de aplicação**. 1. Sem prejuízo do disposto em cada um dos seus Livros, as disposições do presente Código se aplicam a todos os navios, seja qual for a nacionalidade do navio ou a nacionalidade e residência dos seus proprietários ou armadores. 2. Os navios nacionais ficam sujeitos às disposições do presente Código onde quer que se encontrem, sem prejuízo das competências conferidas a outros Estados e portos por convenções internacionais vigentes em Cabo Verde. 3. As disposições do presente Código se aplicam igualmente a navios estrangeiros, em particular as que regulam a navegação pelos espaços marítimos da República de Cabo Verde e estadia nos portos nacionais. 4. O disposto no número anterior, não prejudica as competências que possam corresponder ao Estado de pavilhão ou a outro Estado do porto, conforme as convenções internacionais vigentes em Cabo Verde, assim como o estabelecido no Título VII do Livro II deste Código para os navios estrangeiros de Estado. Artigo 3.º **Aplicação a embarcações, artefactos navais e aeronaves** 1. Salvo disposição em contrário, as normas do presente Código referidas a navios são aplicáveis às embarcações e aos artefactos navais, com as necessárias adaptações.

Capítulo II

Metodologia e Estrutura

A metodologia utilizada neste trabalho será baseada na investigação documental, bibliográfico e jurídica, bem como fazendo uso de informações compiladas e disponibilizadas pelos professores através da Plataforma Moodle e de anotações pessoais recolhidas enquanto mestrando durante as aulas presenciais leccionadas, fazendo ainda recurso das novas TIC's, designadamente a internet, procurando assim apreender as normas, os regulamentos, as leis e as convenções internacionais que regulam e influenciam o Direito Marítimo e o Comércio Internacional Marítimo e confronta-los com o nosso direito interno, procurando assim aplica-los de forma crítica e analítica aos resultados do estudo de caso real de acidente marítimo ocorrido no espaço marítimo sob jurisdição de Cabo Verde enquanto Estado costeiro.

A presente pesquisa abordará assim cinco itens principais a seguir indicados, os quais serão desenvolvidos separadamente por capítulos, procurando em cada um analisar o elemento de conexão com a matéria de *limitação de responsabilidade do armador e garantia de cumprimento das suas responsabilidades públicas* que constitui o tema central da presente dissertação de mestrado:

- **Resumo histórico de casos recentes de acidentes marítimos graves**, que descreve de forma breve os acidentes marítimos graves ocorridos nas águas nacionais envolvendo navios nacionais e estrangeiros com impactos na actividade do comércio marítimo e que influenciaram negativamente a opinião pública cabo-verdiana, concorrendo também os dados estatísticos dessas ocorrências marítimas como elementos justificativos do tema escolhido.
- **Breve descrição da Administração marítima de Cabo Verde**, enfatizando as suas competências administrativas e as atribuições de *Estado Costeiro* em matérias de segurança da navegação marítima e de protecção do meio marinho;
- **O Seguro Marítimo em Cabo Verde**, procurando este item demonstrar a evolução histórico-legislativo do *seguro marítimo em Cabo Verde* devido à

importância da actividade privada no sector segurador cabo-verdiano e o papel que as companhias seguradoras nacionais podem desempenhar através do exercício da actividade seguradora e resseguradora como mecanismo legal de responsabilização internacional do armador, tendo também em consideração o importante papel técnico-jurídico que os seguros marítimos desempenham a nível global em matéria de transferência de riscos de mar e na liquidação dos sinistros e a implicação das características jurídicas dos *contratos de seguros* no comércio marítimo internacional na responsabilização do armador perante terceiros em caso de acidentes marítimos.

- **Referência normativa internacional e nacional**, composto por uma referência descritiva sucinta das principais das principais convenções internacionais e normas de direito interno que abordam temas sobre a responsabilidade do armador em casos de acidentes da navegação marítima de que resultem danos provocados pelos seus navios e que norteiam as decisões judiciais, extrajudiciais e a arbitragem, com a preocupação de aproveitá-los como fontes de direito aplicáveis ao caso concreto do presente estudo.
- **Estudo de caso do navio “TERRY TRES”**, como tema central de suporte ao presente trabalho focalizado no direito de limitação de responsabilidade de que gozam os armadores perante as reclamações derivadas de acidentes e orientado como referido anteriormente pelas convenções internacionais marítimas vigentes em Cabo Verde e pelo ordenamento jurídico interno, pretende-se com este capítulo efectuar um breve descrição do referido acidente marítimo e das acções e medidas tomadas pelo armador do navio, sua seguradora e pela administração marítima nacional, e que comparativamente aos outros casos existentes aqui descritos e relacionados com as questões associadas de um modo geral às responsabilidades dos operadores da cadeia do transporte marítimo, procurando assim os dados compilados servir de suporte às conclusões e recomendações jurídicas que se venha a tirar sobre o presente estudo de caso.

Capítulo III

Resumo histórico de casos recentes de acidentes marítimos graves

Efectivamente, num passado muito recente, mais do que uma dúzia de navios nacionais e estrangeiros ¹⁸, encontravam-se encalhados, afundados, inactivos ou abandonados nas águas portuárias e nas zonas costeiras nacionais, sem que os respectivos armadores, proprietários e seus agentes marítimos ou representantes legais promovessem às acções de remoção ou desmantelamento impostas pelas autoridades marítimas em cumprimento das suas atribuições em matéria de segurança marítima de conformidade com as disposições legais vigentes nas áreas de jurisdição marítima - designadamente as de fiscalização das condições de segurança e a protecção das embarcações e à poluição marítima e em casos de sinistros marítimos que ponham em risco vidas humanas de conformidade com o Regulamento das Capitanias de Cabo Verde (RGC) ¹⁹ e no exercício poderes executivos da Administração marítima em matéria de remoções dos navios e demais bens situados nas águas interiores, nas águas arquipelágicas ou no mar territorial de Cabo Verde e os regimes de responsabilidade do armador pelos danos de poluição causados pelo seu navio nos termos estipulados pelo CMCV ²⁰ – constituindo então há já alguns anos as matérias respeitantes aos *navios velhos e imobilizados na Baía do Porto Grande* e de *navios abandonados nas zonas costeiras nacionais* uma das principais preocupações das autoridades marítimas em matéria de segurança marítima e da navegação nas águas sob jurisdição nacional, sendo muitos os casos em que a própria Autoridade Marítima, perante os casos de perigo eminente de naufrágios na zona portuária e em salvaguarda do interesse público, via-se “obrigada” institucionalmente a promover à sua realização incorrendo em encargos e despesas que são da responsabilidade do armador e da sua seguradora mas que acabavam por serem assumidos pelo próprio Estado por falta de uma cobertura de *seguro do navio* e de *seguro de responsabilidade civil do armador*, sem descurar as outras circunstâncias em que os navios acabaram por permanecer

¹⁸ A título de exemplo citamos os casos dos navios “Diana”, “Djavan”, “Bubista”, “Santa Cruz”, “Jenny”, “Morabeza”, “Zé Ginja”, “Monte Ventoso”, “Mar Lima”, “Tereza”, “Mar Novo”, “Golfinho”, “Lukoran III, de entre outros.

¹⁹ Ver artigos 3º, 10º, 49º, 52º, 53º, 60º do Decreto-Lei nº34/98 de 31 de Agosto que aprova o RGC, publicado no Boletim Oficial da Republica de Cabo Verde nº 32 I Serie de 31 de Agosto de 1998.

²⁰ Ver LIVROS III, IV e IX do CMCV e demais tratados e convenções internacionais ratificados por Cabo Verde

longos anos abandonados, encalhados e naufragados na área de jurisdição marítima ²¹, tendo inclusivamente o presente tema sido objecto de debate político no seio dos deputados na Assembleia Nacional devido essencialmente ao grau de visibilidade pública e de sensibilidade ambiental que esses acontecimentos de mar representam para a nação marítima cabo-verdiana .

A. Estatísticas de acidentes em Cabo Verde

A seguir se transcreve alguns casos graves de sinistros marítimos que colocaram em perigo vidas humanas e representaram riscos de perdas ou danos por avarias, encalhe e afundamento na área de jurisdição marítima, ou determinaram imposição de obrigações a armadores e capitães pela entidade pública competente por motivos de segurança marítima e luta contra a poluição ou causa graves de utilidade pública ou interesse social ²².

I. Afundamento N/M “DILZA”

O navio N/M “DILZA”, com número IMO 7637395, de 499,95 toneladas de arqueação bruta (TAB), construído em 1974 e registado sob bandeira de CABO VERDE, no dia 17 de Janeiro de 2006 após ter saído



para viagem do “Porto Grande” em S. Vicente às 00:40 hrs com destino ao “Porto de Tarrafal” em S. Nicolau transportando a bordo cerca de 230 toneladas de carga geral de entre as quais se encontravam diversas *classes de mercadorias perigosa*, sofreu um incidente marítimo ocorrido cerca de seis horas após a saída do porto que conduziu à perda total do navio e sua carga por naufrágio resultante de incêndio a bordo acabando

²¹ Segundo a nossa opinião, por falta de recursos HMF necessários á Autoridade Marítima para o cabal cumprimento das suas atribuições de conformidade com Artigo 92 do RGC citado, e por procedimentos judiciais ou administrativos requeridos às Administrações marítima e portuária nos casos de navios detidos nos portos de acordo com o Artigo 126º e do CMCV citado. Outro problema que se coloca precisamente quando na sequência do sinistro marítimo o prazo estipulado ao proprietário através de Notificação da Autoridade Marítima para proceder à remoção de navios encalhados ou afundados na área de jurisdição marítima não é respeitado por aquele ou seu representante legal, provem do marco legal de que “a inavegabilidade não constitui causa bastante para o cancelamento de registos dos navios”, conforme resulta claramente do disposto do Artigo 53.º no n.º 1 do RGC, e retomado pelo CMCV no seu Artigo 177º nº3.

²² Ver artigos 83º a 88º do CMCV, (Das medidas gerais de intervenção sobre navios)

o navio por afundar-se às catorze horas e quinze minutos do mesmo dia a sul dos ilhéus Branco e Raso, não tendo deste sinistro marítimo resultado qualquer perda de vida humana tendo todos os membros da tripulação constituída por 11 (onze) pessoas conseguido efectuar o abandono do navio e resgatados posteriormente uma embarcação de pesca costeira que se encontrava na zona do acidente.

Conforme consta do respectivo *Auto de Notícias* elaborado pela Capitania dos Portos de Barlavento (CPB), as medidas administrativas e operacionais tomadas pelas autoridades marítimas em colaboração com o armador e demais entidades portuárias para desencadear uma operação de assistência e salvamento do navio abandonado à deriva com fogo a bordo nas águas nacionais por constituir perigo à segurança da navegação marítima e para minimizar os riscos de poluição marinha resultaram infrutíferas devido ao afundamento e a consequente perda total do navio “DILZA”, constatado nessa mesma data pelas autoridades marítimas no local de acidente - “ *Às catorze horas e quinze minutos, assistiu-se ao afundamento do navio “DILZA” ainda com incêndio a bordo, na posição latitude dezasseis graus e trinta e um minutos norte e longitude vinte e quatro graus e vinte e nove minutos oeste, numa profundidade de dois mil e quatrocentos metros...*”.

De notar que, de acordo com as conclusões do *Relatório da Comissão de Inquérito para a Investigação do Acidente Marítimo ocorrido com o N/M “DILZA”* que foi criado pela Administração marítima competente e Estado de Bandeira, subsistiram dúvidas sobre as verdadeiras causas do sinistro por este ter resultado na perda total do navio e da carga tornando-se “*difícil a avaliação da extensão e gravidade das consequências do acidente para o meio ambiente marinho, sendo contudo evidente que este risco existe, considerando a natureza prejudicial das mercadorias presentes (hidrocarbonetos e outras categorias de substâncias líquidas nocivas cujas categorias não foram possíveis classificar) e a área ecologicamente sensível onde o mesmo ocorreu ...*”²³.

²³ Nota deste Autor: Embora o inquérito administrativo para a Investigação do acidente marítimo ocorrido com o N/M “Dilza” no dia 17 de Janeiro de 2006 conduzida pela autoridade marítima não tenha tido como objectivo a determinação de responsabilidade ou culpa no sinistro marítimo ocorrido, ficaram entretanto por apurar a responsabilidade civil por eventuais danos de poluição provocado pelo navio e sua carga nas costas e nos espaços marítimos nacionais e a responsabilidade do transportador em relação a terceiros pelas perdas ou danos sofridos nas cargas, conforme regulados por legislação marítima nacional e nos termos dos contratos de transportes marítimo de mercadorias e do seguro marítimo acordados entre as partes envolvidas nessa expedição marítima.

II. Afundamento do Navio Ro-Ro de Passageiros “MUSTERU”.

“Mau tempo afunda navio “Musteru” ao largo de Porto Mosquito” (Título do jornal electrónico A Semana, de 06/Maio/2008)



*“O **N/M Musteru** afundou-se esta noite, 6, ao largo de Porto Mosquito, ilha de Santiago, enquanto ia de viagem para a ilha do Fogo. Segundo a Capitania dos Portos, as causas do acidente está no mau tempo dos últimos dias em Cabo Verde e tal como o “a semana online” apurou, a carga que seguia na embarcação correu para um dos bordos, o que fez a embarcação “adornar” (desequilibrar-se), dando origem à sua inundação. A tripulação viu-se obrigada a deixar o Musteru e evacuar os 109 passageiros que seguiam a bordo.”*

“Sartori, o homem que perdeu a casa no “Musteru” (Título do jornal electrónico A Semana, 08-05-08: **Social.**)

“Sartori Gianfranco tem a vida dos últimos dois anos às costas. O resto perdeu-o esta terça-feira, quando o navio “Musteru” se afundou nas águas de Cabo Verde, levando também os medicamentos que tem de tomar todos os dias.

Nesta terça-feira, na Cidade da Praia, à porta da Agência de Navegação Polar, algumas das pessoas que viajavam em direcção ao Fogo e Brava aguardavam por uma solução para regressar a casa, algumas delas chorando, ainda que todas aliviadas por estarem vivas.

Sartori era uma delas, embora da sua aparente boa disposição não transparecesse outro drama: tem quatro "bypass" no coração por ser cardiopata (anormalidade na função ou estrutura do coração) e precisa tomar medicamentos diários que não estão à venda em Cabo Verde. Este cidadão italiano não sabia o que fazer, porque os remédios que tem dão-lhe para mais três dias, pelo que admite regressar de urgência a Itália.

Com 60 anos, reformado, ficou viúvo no início de 2006 e, três meses depois, em Março desse ano, decidiu vir viver para a Ilha do Maio.

"Queria viver os meus últimos anos bem e aqui era um lugar maravilhoso. A Ilha do Maio é fantástica, tem praias ótimas, água transparente e areia branca". Mas a ilha, lamenta, não tem boa assistência médica nem ligações por avião. E, por isso, Sartori decidiu mudar-se para a Ilha do Fogo, com duas clínicas e ligações aéreas diárias. Mas acabou por perder "a casa" no Musteru.

"Tinha tudo lá. Desde frigorífico, televisão, rádio, roupa, apetrechos para a pesca, até tachos e pratos", conta à Lusa, apontando a mochila que tem às costas como o que resta dos últimos dois anos que viveu em Cabo Verde.

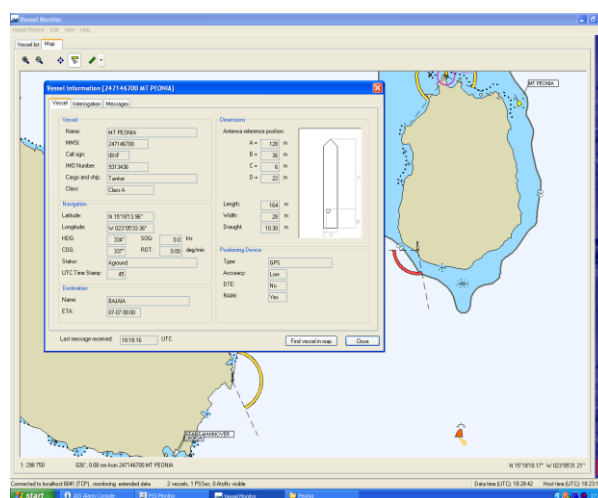
Desorientado, não sabe como vai conseguir novos medicamentos, talvez através de alguém que faça a viagem nos próximos dois dias, e não sabe sequer se a agência Polar irá providenciar outro barco.

*O navio, com 33 anos, um porte de 428 toneladas, 65,9 metros de comprimento, por 12,8 de largura, afundou esta terça-feira, 6 de Maio, cerca das 09h00 ao largo de Porto Mosquito." (negritos da responsabilidade do autor deste trabalho) "*²⁴.

²⁴ Nota deste Autor: De salientar neste caso, que após a consulta permitida ao processo de registo do navio na Administração marítima, não se teve conhecimento se o armador, seus auxiliares e o transportador responderam pelos danos pessoais e materiais sofridos a bordo pelos passageiros durante a viagem em que ocorreu o naufrágio de acordo com as cláusulas do contrato de transporte marítimo de passageiros, e bem assim pelas perdas e danos sofridos pelas mercadorias transportadas sob um conhecimento de carga.

III. Encalhe do N/T “PIONIA”

O N/T “PEONIA”, de bandeira italiana, com Numero de IMO 9313436 e de 164 metros de comprimento total (LOA) e com uma tripulação composta de 25 pessoas, sofreu um encalhe no dia 1 de Julho de 2008 às 13:50 GMT na costa nordeste (NE) da ilha do Maio a menos de 5 milhas de distancia da linha de terra nas proximidades da Ponta *Pedrenau* e a *Ponta Focinho* nas coordenadas Latitude 15° 18' 14,0" Norte e de Longitude 023° 05' 33,3" W, quando estava a efectuar a sua navegação *no interior do mar territorial e pelas águas arquipelágicas de Cabo Verde* exercendo o seu *direito de passagem inofensiva*²⁵ com destino a um porto estrangeiro.



O navio transportava a bordo 24.600 toneladas métricas (MT) de óleo vegetal (*soyabean oil*) nos porões de carga, para além de 387.5 MT de Fuel Óleo (F.O.) e 29 MT de Gasóleo (D.O.) nos tanques de combustíveis, tendo como consequência desse naufrágio resultado danos no fundo do casco do navio que permitiu a entrada de água do mar para o interior de alguns tanques de lastro, sem contudo ter provocado qualquer dano imediato ao meio marinho por poluição.

Após a *notificação administrativa* feita no dia 02/07/2008 pela Autoridade Marítima nos termos do Artigo 53º do RGC para o capitão do navio e seu armador procederem à remoção urgente do navio da zona onde se encontrava encalhado, e no seguimento dos procedimentos administrativos iniciados pela Administração marítima no cumprimento das suas obrigações internacionais enquanto Estado Costeiro relativas à protecção e

²⁵ Ver artigos 40º a 48º do CMCV sobre o regime de passagem inofensiva.

preservação do meio marinho em conformidade com as disposições da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de que Cabo Verde é Estado Parte, e porque o acidente marítimo provocado pelo navio estrangeiro acidentado representava um elevado risco de poluição ambiental que poderia provocar danos para o litoral e para os recursos do mar territorial, ZEE e demais interesses conexos do nosso País, foi imposta ao N/T “PEONIA” a obrigatoriedade de prestação de um seguro-caução ou outra modalidade de garantia financeira para assegurar a responsabilidade do armador por eventuais danos de poluição causados pelo seu navio.

A operação de salvamento do navio foi realizada por uma empresa estrangeira especializada em operações de salvamento marítimo contratada pelo armador e/ou sua seguradora, após a aprovação do respectivo Plano De Salvamento submetido à Administração marítima e prestação de uma garantia financeira, tendo uma equipa de inspectores do Instituto Marítimo e Portuário (IMP) acompanhado *in locu* todos os trabalhos de salvamento realizados e garantindo o cumprimento de todas as normas de segurança e de prevenção de poluição marinha nas nossas águas, conforme consta de comunicação feita a Autoridade Marítima no dia 09-07-2008, 10:40 – *“todo o combustível foi trasfegado para tanques localizados em níveis superiores do duplo fundo, minimizando assim consideravelmente o risco de poluição por hidrocarbonetos. Podemos afirmar que a poluição por hidrocarbonetos é praticamente nulo. Mais relembramos que o navio tem casco duplo. Os tanques de carga, localizados acima do duplo fundo, continuam intactos e sem risco de rotura, e consequentemente sem risco de poluição por óleo vegetal, óleo de soja.”*

O N/T “PEONIA” foi desencalhado no dia 09/07/2008 pelas 12:56 hrs, navegou com propulsão própria sob regime de máquina reduzida até ao “Porto da Praia” na ilha onde foi submetida a uma inspecção subaquática determinada pela Autoridade Marítima, tendo depois feito a *arribada forçada* para o “Porto Grande” na ilha de S. Vicente, onde realizou no fundeadouro a operação de transbordo de toda a carga para outros dois navios petroleiros de menor porte que retomou a viagem para entrega da carga no destino, tendo o seu armador e ou seguradora suportado todas as despesas ou sacrifícios extraordinários feitos com o navio ou com sua carga nos portos nacionais ²⁶

²⁶ Notas deste Autor: O presente caso de sinistro marítimo mereceu a sua menção neste trabalho dado o seu carácter de *avaria grossa* reputado pelo seu armador após a operação de salvamento com resultado

IV. Afundamento N/M “VALENTIN I”

O navio de carga estrangeiro de nome “VALENTIN I”, com bandeira de Panamá, entrou no “Porto Grande” de Mindelo em 5/Dezembro/2008 sob o comando de um capitão de nacionalidade estrangeira e com dez tripulantes a bordo, proveniente do “Porto da Praia” para efectuar reparações técnicas conforme consta de documentos exigidos a entrada do porto e entregues na repartição marítima, permaneceu fundeado na *Baia do Porto Grande* tendo sido submetido a várias acções de controle e de fiscalização de suas condições de segurança por parte das autoridades marítimas por razões de segurança do próprio navio, da sua tripulação, da zona portuária e do meio ambiente marinho, até que foi objecto de *arresto* decretado por ordem do Tribunal Judicial da Comarca de S. Vicente a 5/ Fevereiro/2009 por impender sobre o navio vários *créditos marítimos* e alvo de declarações de abandono por parte da sua tripulação e do seu agente marítimo local a 25/ Abril/2009 e a 30/Julho/2009, respectivamente, tendo o Capitão do Porto declarado o *abandono do navio* e requerido a sua *venda judicial* em 31/Agosto/2009 ao abrigo dos artigos 17º e 18º do Decreto-Lei nº 48/98 de 7 de Setembro, porque o navio se encontrava “em completo estado de inavegabilidade e correndo graves riscos de perdas ou danos por avarias, encalhe ou afundamento na área de jurisdição marítima por causa da situação de abandono, sem que o seu proprietário, armador, gestor, comandante, agente marítimo pratique os actos jurídicos e materiais necessários para que o navio fique em condições de empreender viagem ou se responsabilize pelo navio”²⁷.

útil nos termos de instrumentos internacionais pertinentes como a *UNCLOS Convention* e a *Salvage Convention* a que Cabo Verde está internacionalmente vinculado, podendo entretanto também ter sido julgado pelos tribunais de Cabo Verde que “são internacionalmente competentes para o julgamento de acções emergentes da salvação marítima” pelo facto de “o porto de entrada após as operações de salvamento se situar em território nacional” e porque “a operação de salvamento ocorreu em águas sob jurisdição nacional” (V. Artigo 616º do CMCV) e regulado por convenção das partes (V. Art. 578º do CMCV).

²⁷ Segundo consta do respectivo “Auto de abandono” elaborado pela Capitania dos Portos de Barlavento datado de 31 de Agosto de 2009.



No dia 16 de Julho de 2011, a Administração marítima nacional determinou nos termos dos artigos 126º, 127º e 128º do Decreto-Legislativo nº 14/2010 que aprova o Código Marítimo de Cabo Verde o afundamento do navio “VALENTIN I”, “ *devido a sua perigosa condição de fundeio nas proximidades da entrada do Porto Grande do Mindelo que vinha prejudicando a segurança das manobras de entrada e saída de outras embarcações que demandam o porto, correndo risco permanente de garrar e de encalhar na zona portuária acabando o próprio navio por ficar numa condição de água aberta com perigo eminente de afundamento*”.²⁸

V. Encalhe do Rebocador “LEOPARD”

O rebocador “LEOPARD”, de nacionalidade ucraniana, deu à costa na praia do Lazareto, na Baía do Porto Grande, em Mindelo, no dia 1 de Setembro de 2011 pelas 04:50 hrs com cerca de 450.000 (quatrocentos e cinquenta mil) litros de gasóleo nos tanques de combustíveis, onde até presente data se encontra encalhado. Goradas todas as tentativas de desencalhe do navio sinistrado e esgotados os prazos fixados pela Administração marítima para o seu proprietário e respectivo agente local promoverem a sua remoção para fora das águas nacionais sem que nenhuma diligência tivesse sido feita nesse sentido, a propriedade do navio passou a pertencer ao Estado de Cabo Verde após a *declaração de abandono do navio no porto* efectuado pela Administração

²⁸ A operação de afundamento do N/M “VALENTIN I” ocorreu no dia 16 de Julho de 2011 pelas 17:50'49"UTC na posição 16° 47.605' N 25° 16,762' W, não constando contudo do respectivo processo administrativo instruído pela autoridade competente a aplicação de sanção administrativa por infracção das normas sobre a segurança marítima, dos navios e dos portos tipificados no LIVRO XII TITULO II CAPITULO II do CMCV, salvo os procedimentos de *arresto preventivo* por decisão judicial previsto nas disposições gerais da legislação processual civil e também regulados pelo CMCV no seu LIVRO XI TITULO I e TITULO II (V. Artigos 751º a 770º).

marítima nacional nos termos dos artigos 128º a 130º e 642º do CMCV, revertendo-se portanto para o Estado as responsabilidades da sua remoção.



Iniciado a partir de então através da Administração Marítima todos os procedimentos administrativos e legais para promover à alienação do navio sinistrado por negociação directa com uma empresa especializada no ramo de desmantelamento de navios visando a subsequente remoção ou desmantelamento do mesmo, face ao perigo de poluição eminente que a todo o momento poderia ocorrer na citada zona portuária e assim garantir a preservação do meio ambiente marinho, todas as despesas de salvamento e as incorridas pelas autoridades marítimas com as operações de controlo e prevenção da poluição marinha proveniente do navio encalhado correram por conta do navio, tendo a empresa concessionaria das operações de desmantelamento prestado uma caução considerada idónea para garantia do total cumprimento das suas obrigações inerentes à remoção/desmantelamento da embarcação, encontrando-se contudo até presente data o navio naufragado na referida zona portuária.²⁹

²⁹ Nota deste Autor: De salientar contudo neste caso, o sucesso das medidas de segurança levadas a cabo pela Administração marítima em estreita colaboração institucional com as empresas petrolíferas e outras entidades privadas que operam no sector de transporte marítimo e portuário e ONG's de carácter ambientalista que disponibilizaram meios HMF para a realização de operações preventivas com o objectivo de reduzir ao mínimo e evitar a ocorrência de poluição accidental do meio marinho proveniente do navio encalhado, e que constituíram na operação de trasfega para terra de combustíveis existentes nos tanques do navio e outros produtos poluentes existente a bordo, operação essa que iniciou logo no dia 6 de Setembro e foi concluída no 11 de Setembro, tendo sido retirado de bordo do Rebocador "Leopard" através de batelão e descarregado em instalações em terra por camiões cisternas as quantidades de 179.506 litros de gasóleo e cerca de 70 tons de produto sujo misturado com água do mar.

Capítulo IV

Breve descrição da Administração Marítima de Cabo Verde³⁰

Pela Resolução nº 27/2004 de 25 de Novembro, foi criado o Instituto Marítimo e Portuário (IMP), com o objecto principal de aplicar e executar a política do Governo para o sector dos transportes e navegação marítima e dos portos, tendo ainda atribuições no domínio da administração, gestão e utilização do domínio publico que lhe for afecto.

O Decreto-Lei nº 25/2005 de 11 de Abril, extingue a Direcção Geral da Marinha e Portos (DGMP) criada por Decreto nº 40/79 de 26 de Maio, com a natureza, atribuições e serviços redefinidos no Decreto-Lei nº 22/2001 de 29 de Outubro que aprovou o diploma orgânico do MIT.

Antes da criação do IMP, vigorava a DGMP, à qual competia no essencial as responsabilidades e actividades relacionadas com as questões de administração marítima e de segurança marítima, funcionando com base na seguinte organização estrutural:

O Decreto - Regulamentar nº 3/2005 de 11 de Abril aprova o Estatuto do IMP, estabelecendo as suas atribuições fundamentais - designadamente a de assegurar o cumprimento das normas nacionais e internacionais relativas ao sector marítimo e portuário no que concerne particularmente à segurança da navegação, dos navios e das instalações portuárias, à salvaguarda da vida humana no mar e protecção do meio ambiente marinho, entre outros - e de administração, gestão e utilização do domínio publico que lhe for afecto, bem como os seus órgãos, regime financeiro e pessoal

Em 2010, iniciou-se uma profunda reforma do sector marítimo e portuário em Cabo Verde, com a publicação do primeiro Código Marítimo de Cabo Verde (CMCV) aprovado pelo Decreto-Legislativo nº 14/2010 de 15 de Novembro, concomitantemente com as demais legislações portuárias pertinentes, designadamente a Lei dos Portos de Cabo Verde (LPCV) através do Decreto-Legislativo nº 10/2010 de 1 de Novembro e o Regulamento dos Portos de Cabo Verde (RPCV) através do Decreto-Regulamentar nº 15/2010 de 20 de Dezembro.

³⁰ Nota deste Autor: Baseado no documento sobre o tema “A Segurança Marítima e o exercício da Autoridade Marítima em Cabo Verde - Situação Actual”, apresentado no *Seminário sobre Segurança Nacional e Segurança Marítima* que decorreu na Praia, de 22 e 23 de Novembro de 2010, pelo palestrante Manuel Claudino Monteiro - Capitão dos Portos de Barlavento.

A. O Código Marítimo de Cabo Verde e o Sistema de Autoridade Marítima.

O CMCV aprovado pelo Decreto-Legislativo nº 14/2010 de 15 de Novembro, ficou estruturado à volta dos seguintes elementos básicos, que são considerados eixos ordenadores da matéria da navegação marítima:

- O meio aquático em que se realiza a navegação e o regime de direito público a que esta está sujeita;
- O veículo no qual se realiza a navegação (navios, embarcações e artefactos navais);
- As pessoas protagonistas das actividades marítimas;
- A regulação económica do transporte marítimo;
- O regime jurídico privado dos negócios típicos da navegação;
- As contingências e riscos com que se deparam os navegantes;
- Os instrumentos paliativos de tais riscos, o direito de limitação de responsabilidade a coberto do seguro.

O Código versa através dos seus diversos Livros as seguintes matérias:

- Livro I - Das Disposições Gerais.
- Livro II - Dos espaços Marítimos e do Regime da Navegação.
- Livro III - Dos Portos.
- Livro IV - Dos Navios, Embarcações e Artefactos Navais.
- Livro V - Dos Sujeitos da Navegação
- Livro VI - Da Ordenação Económica do Transporte Marítimo.
- Livro VII - Dos Contratos de exploração de Navios e dos Contratos Auxiliares.
- Livro VIII - Dos Riscos de Mar e Acidentes da Navegação.
- Livro IX - Da Limitação Global de Responsabilidade.
- Livro X - Do Seguro Marítimo
- Livro XI - Dos Procedimentos Marítimos.
- Livro XII - Das infracções e Sanções Administrativas.

Entrada em vigor, Objecto e Âmbito de aplicação

O CMCV entrou em vigor a **1 de Janeiro de 2011** (Artigo 5º) e regula os espaços marítimos nacionais, navios, embarcações e artefactos navais, bem como as situações e relações jurídicas nascidas por ocasião da navegação por mar e do transporte marítimo (Artigo 1º), e as suas disposições se aplicam a todos os navios sem prejuízo do disposto em cada um dos seus Livros, seja qual for a nacionalidade do navio ou a nacionalidade e residência dos seus proprietários ou armadores (Artigo 2º).

Das administrações marítimas e sua organização territorial (Artigo 8º)

Salvo disposição em contrário, cabe à administração marítima a competência administrativa sobre matérias objecto do presente Código.

Para efeitos do disposto no presente Código, entende-se por administração marítima, o Instituto Marítimo Portuário abreviadamente, designado por IMP, ou outra autoridade, entidade ou serviço sob dependência ou tutelado Governo que venha a dispor de atribuições e exerça competências sobre matérias objecto do Código.

Para o exercício das suas atribuições e competências, a administração marítima dispõe de serviços territoriais, designados por **capitanias de porto e delegações marítimas**, sujeitos a regulamentação especial.

Dos deveres gerais da administração marítima

Preservação do meio ambiente marinho e à segurança da navegação (Artigo 67.º); Controlo das actividades de exploração de recursos naturais (Artigo 68.º); Fiscalizar os navios nacionais que transportem hidrocarbonetos ou outras substâncias nocivas ou potencialmente perigosa (Planos de emergência a bordo - Artigo 70.º); Compete à administração marítima dotar os serviços públicos de busca e salvamento de meios necessários para garantir a prestação de auxílio a qualquer pessoa em perigo no mar (busca e salvamento marítimo - Artigo 73.º); Mediante proposta da administração marítima, o Governo deve aprovar periodicamente, um plano nacional de salvamento, onde conste todos os meios disponíveis, os procedimentos essenciais, a coordenação e interligação entre distintas entidades e organismos públicos, chamados a intervir (Planos

nacionais de salvamento - Artigo 74.º); Dever de investigação de acidentes marítimos (Artigo 78.º).

Cooperação institucional e técnica, atribuições e competências de outros órgãos

O disposto no presente Código não prejudica as atribuições e competências das administrações pesqueira, militar ou outras que estejam sujeitas à legislação especial (Artigo 9.º), e, a guarda costeira, a polícia nacional e a polícia judiciária exercem nos espaços marítimos nacionais e nos portos, as competências que se lhes são atribuídas pelo presente Código e nas respectivas leis orgânicas, nos seus estatutos e o demais previsto em legislação especial (Artigo 10.º), competindo à Polícia Nacional o policiamento das áreas sob a jurisdição da administração marítima com o fim de colaborar na prevenção e combate de actividades ilícitas e assegurar o cumprimento das leis e regulamentos marítimos compete (Artigo 81.º) e colaborar com as autoridades alfandegárias e com a polícia judiciária na prevenção e combate da criminalidade, dando sempre conhecimento de suas actuações ao capitão do respectivo porto (Artigo 82.º).

Da organização e das actividades portuárias, da prevenção e repressão de actos ilícitos e da actuação das forças policiais

No que se refere ao regime de domínio público e de organização dos portos nacionais, bem como o das operações portuárias, serviços portuários náuticos, demais actividades e usos dos portos, estão sujeitos a legislação especial, sem prejuízo da aplicação subsidiária das normas contidas no CMCV (Artigo 99.º), sendo a administração marítima a autoridade competente em matéria de protecção do transporte marítimo e como tal, responsável pela protecção dos navios e das zonas portuárias nacionais (Artigo 103.º), e as As forças policiais ocupam -se das operações de vigilância, prevenção e repressão de quaisquer actos ilícitos intencionais nas zonas portuárias, conforme o previsto na legislação em vigor, em coordenação com a administração marítima e a portuária, sem prejuízo do disposto no número anterior, as forças policiais devem sujeitar-se à planificação e instruções emanadas da administração marítima em matéria de protecção do transporte marítimo internacional (Artigo 104.º).

Das infracções e sanções administrativas (LIVRO XII)

Convinha ainda fazer aqui uma breve referencia às matérias contempladas pelo presente Código no seu LIVRO XII quanto às disposições gerais, a tipificação das infracções e sanções administrativas e aos princípios gerais e de competências da administração marítima sobre o domínio publico marítimo, a segurança marítima, a segurança dos navios nos portos, a poluição marinha e sobre os sujeitos da navegação, matérias que optamos por não desenvolver neste capítulo por considerarmos que a elas seremos certamente obrigados a referir de forma pormenorizada ao longo deste trabalho tendo em conta a sua correlação com a problemática da *limitação global de responsabilidade* que constitui objecto do presente estudo de caso e que se encontra tratada pelo mesmo Código no seu LIVRO IX.

B. A criação da Agência Marítima e Portuária (AMP)³¹

Recentemente, a nova *lei orgânica do Governo*³², que estabelece a estrutura, a organização e as normas de funcionamento do **Ministério das Infra-estruturas e Economia Marítima** (MIEM) - o departamento governamental encarregado de propor, coordenar e executar as políticas do Governo em matéria de transporte, navegação e segurança marítima, portos, recursos marinhos, de entre outros - veio clarificar e reforçar a estrutura departamental do Ministério em relação ao sector marítimo e portuário, estabelecendo nova estrutura, organização e normas de funcionamento, criando de entre os seus serviços centrais uma Direcção Geral da Mobilidade e dos Transportes (DGMT) responsável pela execução da polícia estratégica de transporte no País e reafirmando orientações claras para a reorganização do IMP e dos demais departamentos e serviços integrados na esfera administrativa do Estado.

Neste contexto, é extinto o IMP anteriormente criado pela Resolução do Conselho de Ministros nº 27/2004 de 13 de Dezembro, tendo então sido criada a entidade reguladora com a designação de “Agência Marítima e Portuária” abreviadamente denominada AMP,

³¹ Decreto-Lei nº. 16/2013 de 9 de Maio (B.O. nº65 da República de Cabo Verde, de 4 de Dezembro de 2013 – V. artigos 1º e 2º do CMCV – ANEXO I)

³² Aprovada pelo Decreto-Lei nº 16/2013 de 9 de Maio, publicado no B.O. nº 23 da República de Cabo Verde.

que passa a reger-se pelas normas constantes da Lei nº 14/VIII/2012 de 11 de Julho que define o Regime Jurídico das Agências Reguladoras Independentes, pelo Decreto-lei nº 49/2013 de Dezembro de 2013 de sua criação que integra o respectivo estatuto, e supletivamente pelo regime aplicável às pessoas colectivas publicas, em geral, e aos institutos públicos, em especial, em tudo o que não contrariar a sua natureza, tendo a AMP por objecto o desempenho das actividades administrativas de regulação técnica, económica, supervisão e regulação do sector marítimo e portuário (v. artigos. 2º, 4º, e CAPITULO II e seguintes do Decreto-Lei nº 49/2013), convindo aqui e agora, no âmbito das suas *competências de segurança marítima e portuária* estipulados pelo no Artigo 14º do citado diploma, salientar somente duas seguintes:

- “Adoptar as medidas necessárias as condições de segurança da navegação, da operação dos navios em águas nacionais, em conformidade com as normas internas e internacionais vigentes”.
- “Organizar o processo de prevenção e investigação de incidentes e acidentes marítimos, nos termos das normas nacionais e internacionais”.

De referir ainda neste capítulo sobre a Administração marítima cabo-verdiana, aos mais recentes passos dados para assegurar uma efectiva coordenação dos assuntos relacionados com o mar e para responder aos desafios da operacionalização efectiva do *Cluster* do Mar, através da criação de uma estrutura executiva e operativa de coordenação denominada de Conselho Estratégico do Cluster do Mar (CECM)³³, composta por todos os ministérios e entidades privadas e empresarias com competências nesta área e apoiada por um Núcleo Operacional para o *Cluster* do Mar (NOCM)³⁴, dotado de grande capacidade de intervenção, o qual, em nossa opinião, poderá introduzir problemas de funcionalidade por ter uma abrangência muito grande integrando actividades e interesses muito diversos.

³³ Ver Resolução nº 14/2013 de 11 de Fevereiro, publicado no Boletim Oficial nº 9 da República de Cabo Verde.

³⁴ Idem 33.

Capítulo V

O Seguro Marítimo em Cabo Verde

A. Sua evolução histórico-legislativo

Como reflexo da importância de que se revestia para o desenvolvimento económico e social do País após a sua independência a 5 de Julho de 1975, o sector dos seguros em Cabo Verde fora estatizado através do Decreto-Lei nº 48/78 publicado no B.O. nº 26 de 1 de Julho de 1978 que regulamentava o *contrato de seguro*, tendo sido criado o Instituto de Seguros e Previdência Social para desenvolver no território nacional e em regime de exclusividade a actividade seguradora e resseguradora, ao mesmo passo que se aprovava, através do Decreto-Lei nº 51/78 com mesma data, as *condições especiais de seguro de transporte marítimo, aéreo e terrestre de mercadorias*, bem com as *condições especiais do ramo marítimo – cascos* a praticar pelo Instituto, diploma que entra imediatamente em vigor.

Com a alteração da Constituição da República de Cabo Verde (CRCV), introduzida pela *Lei Constitucional nº 1/III/88*, ocorreu a abertura do sector segurador à actividade privada, passando o exercício da actividade seguradora em território nacional a ser regulado por lei especial, concretizada através do Decreto - Lei nº 52/F/90 de 4 de Julho publicado no Suplemento ao B.O. nº 26 de 4 de Julho de 1990, e que teve uma importância vital para o desenvolvimento do sector financeiro cabo-verdiano, em particular o sector dos seguros.

*“Inicialmente, com a abertura do sector segurador à actividade privativa, concretizada através do Decreto - Lei nº 52/F/90, de 04-07-90 e posterior cisão do Instituto Nacional de Seguros e Previdência Social no Instituto Nacional da Previdência Social e na Garantia (uma seguradora de capitais exclusivamente públicos), criou-se o Instituto de Seguros de Cabo Verde, que viria a ser, entretanto, extinta em 1996, através do DL nº 52/96, de 26/12/1996, com a transferência das respectivas atribuições para o Banco de Cabo Verde. As atribuições do Banco de Cabo Verde no sector segurador viriam a ser definidas pelo Decreto-Legislativo nº 01/2000, de 31 de Janeiro de 2000.”*³⁵

³⁵ Documento referencia: Fórum Nacional sobre o Reforço da Regulação em Cabo Verde, promovido pelo Ministério da Reforma do Estado, nos dias 18 e 19 de Julho de 2008, na Praia, Pag.5. - Autora Edeltrudes

Tendo o regime jurídico do acesso e exercício da actividade seguradora instituído pelo Decreto-Lei n.º 52-F/90 de 4 de Julho cumprido a sua missão decorridas quase duas décadas, e com vista a dar um novo impulso à actividade seguradora, surge um novo *Regime Jurídico do acesso à Actividade Seguradora e Resseguradora* aprovado pelo Decreto-Legislativo n.º 3/2010 de 17 de Maio publicado no B. O. n.º 19, que congrega num único diploma os regimes do acesso à actividade seguradora e resseguradora, o regime das garantias financeiras, bem como o respectivo regime sancionatório, que anteriormente eram regulados em distintos diplomas.

No que se refere às condições de acesso à actividade seguradora e resseguradora, cumpre referir a opção pela abertura do mercado às sucursais de empresas de seguros com sede fora do território nacional que possivelmente desejarem exercer a actividade seguradora em Cabo Verde, conforme consta da exposição de motivos do mesmo diploma.

Com a evolução do sector, tanto internamente como por influência mundial, é aprovado uma nova regulamentação, mais completa, actual e adequada aos novos produtos, ao desenvolvimento da actividade dos operadores e às expectativas dos consumidores, que sistematiza e concretiza a regulação do contrato de seguro e prevendo o enquadramento dos diversos regimes especiais, sendo que um dos elementos estruturais do novo regime decorre da distinção entre o *seguro de danos* e o *seguro de pessoas*, sendo assim o *Regime Geral do Contrato de Seguro* aprovado através do *Decreto-Lei n.º 35/2010 publicado no B. O. n.º 34 de 6 de Setembro de 2010*³⁶, que *estabelece como lei aplicável ao contrato de seguro as normas gerais de direito internacional privadas em matéria de obrigações contratuais, nomeadamente as decorrentes de convenções internacionais que vinculem o Estado cabo-verdiano, com as especificidades constantes dos artigos subsequentes*³⁷.

Rodrigues Pires Neves).

Fonte: https://portoncv.gov.cv/portal/page?_pageid=118,188596&_dad=portal&_schema=PORTAL&p_dominio=29&p_menu=72&p_ent_det=1160).

³⁶ Aplica-se aos *seguros sujeitos a regimes especiais*, revoga o Decreto-Lei n.º 48/78 de 01 de Julho e o Decreto-Lei n.º 12/2003 de 14 de Abril, bem como todas as disposições legais contidas noutros diplomas que contrariem o disposto no Regime Geral,

³⁷ V. Artigo 4º e ss do ANEXO ao citado diploma de aprovação).

B. As companhias seguradoras nacionais

Consagrada amplamente a autonomia privada e estabelecido o regime geral de liberdade contratual de seguro, merece neste aspecto em particular fazer-se breve menção a duas empresas de seguros com sede no território nacional, tendo especialmente em consideração a forte implantação no mercado e a importância das suas actividades no sector segurador cabo-verdiano:

1. *A Garantia, Companhia de Seguros de Cabo Verde SA,*³⁸ que “iniciou a sua actividade em 1991 e oferece aos seus clientes soluções variadas no ramo não vida e vida cobrindo os mais diversos riscos de perdas patrimoniais e danos corporais, salientando para o mercado alvo de armadores e proprietários de embarcações de recreio o seguro marítimo cascos, que garante a protecção contra os riscos de perdas e danos causados a embarcações (de transporte de passageiros, de carga, empurradores/rebocadores, de recreio, etc.) resultante da fortuna do mar contemplando as coberturas base da ITCH (Institute Time Clauses-Hulls), IFVC (Institute Fishing Vessel Clauses), ITCH-PR (Institute Time Clauses Port Risk), LAP (Livre de Avaria Particular), ITCH – TL (Institute Time Clauses Hulls-Total Loss only, including salvage, salvage charge and Sue and Labour), e as coberturas facultativas como WS (War and Strikes), P & I (Protection and Indemnity insurance), TOVALOP (Tanker Owners Voluntary Agreement Concerning Liability for Oil Pollution); o seguro de responsabilidade civil, que tem por objecto a garantia da responsabilidade extracontratual que, ao abrigo da lei civil, seja imputável ao Segurado, por danos patrimoniais e/ou não patrimoniais, directa e exclusivamente decorrentes de lesões, corporais e/ou materiais, causadas a terceiros; O seguro de mercadorias transportadas, que destina-se a garantir as perdas ou danos aos bens ou mercadorias seguras no âmbito de operações de Importação/Exportação ou de viagens pontuais e que ocorram durante o transporte por via marítima, aérea ou terrestre, e garante os danos patrimoniais sofridos pelos bens seguros, em consequência de sinistro de que resulte, a perda total dos bens seguros quando ocorrida conjuntamente com a perda total, por fortuna de mar, do navio transportador e a perda total dos bens seguros, directamente resultante de acidente marítimo,

³⁸ Fonte: <https://www.garantia.cv/maritimo-casco> - acessado em 18/05/2014, 15:50 H.

terrestre ou aéreo ocorrido com o meio de transporte utilizado e durante o período de risco contratado”.

2. A IMPAR, SARL - Companhia Caboverdiana de Seguros³⁹, que “ foi fundada em 1992 dispondo de escritórios em quase todas as Ilhas e agentes em todo o arquipélago que no ramo empresas oferece aos seus clientes soluções variadas, designadamente Vida Grupo, Acidentes de trabalho, Incêndio e outros danos, Equipamento Electrónico, Automóvel, Embarcações Marítimas, Transporte de Mercadorias, Responsabilidade Civil, Construção e Montagem, Máquinas Casco, Perdas de Exploração, Cauções.

No Seguro de Transporte de Mercadoria, o Objecto do Seguro abrange todas as Importações/Embarque/Exportações efectuadas pelo Segurado ou por sua conta e ordem, sendo o Limite Geográfico o embarque de todo o mundo para Cabo Verde e de Cabo Verde para o exterior, efectuados por via marítima ou aérea, por via Terrestre ou Fluvial, quando complementar do transporte Marítimo ou Aéreo, e os Riscos Cobertos nos termos dos “INSTITUTE CARGO CLAUSES A, B ou C.

No Seguro de Responsabilidade Civil, a Seguradora garante a responsabilidade do Segurado por lesões corporais e/ou materiais e danos de natureza patrimonial causados a terceiros por omissão, negligência ou imprudência, no exercício da sua actividade e pelos quais possa ser civilmente responsável, sendo que no Âmbito Territorial o contrato apenas produz em relação a eventos ocorridos em Cabo Verde, Salvo convenção expressa em contrário.

C. Do Seguro Marítimo de cascos ou de navios

No âmbito deste capítulo sobre o *seguro marítimo em Cabo Verde*, convém fazer ainda uma breve referência às *disposições gerais comuns a todos os seguros marítimos* e às *disposições de carácter especial* aplicáveis ao *seguro de cascos ou de navios* regulado pelo CMCV no seu LIVRO X TÍTULO I e TÍTULO II, não obstante as disposições deste Livro serem de carácter dispositivo e aplicáveis somente na falta de acordo entre as

³⁹ Fonte: <http://www.impar.cv/institucional.php> - acessado em 19-05-2014, 10:30 LT.

partes, salvo se expressamente acordado em contrário (v. Artigo 686º e Artigo 721º), sendo também as normas do TÍTULO IV do mesmo Livro aplicáveis ao seguro do frete, seguro das despesas de salvação e aos seguros de responsabilidade civil e às coberturas dos Clubes de Protecção e Indeminização e outras coberturas do risco que determinem obrigações de indemnizar terceiros (v. artigos 744º a 750º do Código).

Capítulo VI

Referência Normativa Nacional e Internacional

Conforme consta da justificação de motivos do citado diploma legal que cria o CMCV, este surgiu da necessidade de se modernizar e sistematizar a dispersa legislação marítima e portuária nacional integrando-o num único corpo legislativo e tendo em conta os princípios das numerosas convenções internacionais existentes no sector, cujo objecto e âmbito de aplicação é *“regular os espaços marítimos nacionais, navios, embarcações e artefactos navais, bem com as situações e relações jurídicas nascidas por ocasião da navegação por mar e do transporte marítimo”, sendo aplicável “a todos os navios, seja qual for a nacionalidade do navio ou a nacionalidade e residência dos seus proprietários ou armadores”, “sem prejuízo das competências que possam competir ao Estado de Pavilhão ou a outro Estado do porto, conforme as convenções internacionais vigentes em Cabo Verde”*⁴⁰. Outrossim, é o próprio CMCV, designadamente nos seus artigos 6º e 7º, que determina a sua *aplicação subsidiária* em matérias reguladas nas convenções internacionais vigentes em Cabo Verde e impõe o dever de recurso aos *usos e costumes internacionais* na falta de norma escrita aplicável a matérias nele reguladas e aos critérios de *uniformidade internacional* nas interpretações das suas disposições legais e das normas internacionais vigentes no País.

Assim, tendo em consideração a descrição resumida do CMCV efectuado no *Capítulo IV* do presente trabalho bem como o facto do referido texto legislativo constar do ANEXO I ⁴¹ ao presente trabalho fazendo dele parte integrante, e observando ainda que com a sua entrada em vigor a 1 de Janeiro de 2011 foi revogada toda a legislação que

⁴⁰ Ver artigos 1º e 2º do CMCV (OBJECTO E ÂMBITO DE APLICAÇÃO).

⁴¹ Ver Capítulo XII.

contraria as disposições nelas constantes mantendo em vigor outras enquanto não forem modificadas ou revogadas pelo Governo ⁴², o autor optou neste subtítulo por introduzir o ANEXO II ⁴³ - composto por uma simples referencia legislativa às normas e leis nacionais e às convenções internacionais vigentes no ordenamento jurídico cabo-verdiano sobre os regimes aplicáveis aos direitos e garantias reais sobre os navios ⁴⁴, à responsabilidade civil e extracontratual do armador e outros sujeitos da navegação ⁴⁵ e demais regimes de responsabilidade e normas de resolução de conflitos (incluindo a *arbitragem*) aplicáveis aos navios de comércio para o julgamento de acções emergentes do contrato de fretamento ou de sub-afretamento de navios e do contrato de transporte marítimo de mercadorias ⁴⁶, da *competência internacional dos tribunais cabo-verdianos* ⁴⁷ e tratar de forma específica, pela sua relevância jurídica para o presente *caso de estudo*, os seguintes temas de direito marítimo que abrangem a área de direito publico e privado (nacional e internacional) que, dado o carácter internacional dos transportes marítimos e a capacidade dos Estados legislarem soberanamente sobre questões de seu interesse, dão lugar a frequentes conflitos de leis existentes entre ordenamentos jurídicos distintos.

⁴² Ver artigos 3º e 4º da Resolução do Conselho de Ministros constante do CMCV.

⁴³ Ver Capitulo XII.

⁴⁴ Ver Artigo 268º e ss do CMCV (LIVRO V - REGIME DE PRIVILÉGIOS E HIPOTECAS MARÍTIMAS).

⁴⁵ Sobre a responsabilidade civil do armador e seus auxiliares, cf. Artigo 289º e ss do CMCV (LIVRO V – DOS SUJEITOS DA NAVEGACAO), e o LIVRO IX (DA LIMITACAO GLOBAL DE RESPONSABILIDADE) nos demais casos. Ver ainda os artigos 37º e 45º do Código Civil de Cabo Verde (CCCV) sobre a representação legal sujeita a lei reguladora de relação jurídica de que nasce o poder representativo e sobre a responsabilidade extracontratual do proprietário do navio, respectivamente.

⁴⁶ Ver artigos 453º e 498º do CMCV e demais regras gerais (LIVRO VII do CMCV - DOS CONTRATOS DE EXPLORACAO DE NAVIOS E DOS CONTRATOS AUXILIARES).

⁴⁷ Ver artigos 453º e 498º respectivamente e demais regras gerais.

A. Estatuto legal do navio.

No âmbito do Direito Marítimo e Comercio Internacional, é de crucial importância definir o conceito de navio, pois que do conjunto de normas que regulam as relações jurídicas relativas à navegação e ao comércio marítimo, bem como a exploração de navios nesses serviços e os direitos e obrigações das pessoas que se dedicam a essas actividades, os termos "navio" e "embarcação" se confundem, existindo diversas interpretações acerca do seu conceito, que conforme sustenta JOSÈ LUIS GABALDÒN/JOSÈ MARÍA RUIZ SOROA ⁴⁸ *vem originando dificuldades para o Direito positivo, não existindo na realidade uma definição legal única, podendo até afirmar-se a este respeito que existem conceitos internacionais e nacionais.*

I. O *ordenamento jurídico cabo-verdiano*, evidencia uma certa inexactidão terminológica nos diferentes diplomas legais ao mencionar os termos *navio*, *embarcações* e *artefactos navais*.

Efectivamente, para efeitos do CMCV ⁴⁹, *navio* é todo o engenho flutuante destinado a navegação marítima por água, com coberta corrida e comprimento superior a 24 metros, diferenciando este conceito com a de *embarcação* e de *artefacto naval*, de acordo com as disposições constantes dos seus artigos 138º, 139º e 140º, sendo quanto a sua natureza jurídica considerado um bem móvel sujeito a registo e publicidade nos termos previstos no Código (Artigo 141º) e quanto a sua classificação em função das actividades a que se dedicam, da área de navegação em que operam e em função da natureza do transporte que efectuam (Artigo 143º e ss) , respondendo o seu *armador* civilmente perante terceiros por actos ilícitos, seus ou dos auxiliares para a operação, navegação e serviço de navio, realizados no exercício das suas funções ⁵⁰, sem prejuízo do direito de limitação da responsabilidade nos termos do LIVRO IX do mesmo Código.

⁴⁸ José Luís Gabaldón/José María Ruiz Soroa, MANUAL DE DERECHO DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA (tercera edición), CAPÍTULO V. 1.1. El concepto de buque (pág. 240) – *En el Derecho convencional internacional, encontramos que el concepto varía en función de la finalidad del Convenio. [] Por su parte, nuestro Derecho interno ofrece también múltiples definiciones, de modo que habrá que estar a la norma aplicable a la relación jurídica de que se trate para obtener el concepto.*

⁴⁹ Ver o LIVRO IV do CMCV (DOS NAVIOS, EMBARCAÇÕES E ARTEFACTOS NAVAIS).

⁵⁰ Ver artigos 286º a 289º e seguintes do CMCV, LIVRO V do CMCV (DOS SUJEITOS DA NAVEGACAO).

O direito de propriedade é regulado pelas disposições deste código e, subsidiariamente, pelas disposições do direito civil que regulam a propriedade dos bens moveis (Artigo 239º) e nos casos de compropriedade destinada a exploração de navios mercantes pelas disposições do Capítulo III do Título I do Livro V do CMCV (Artigo 241º), sendo o contrato de construção do navio disciplinado, subsidiariamente, pelas normas aplicáveis ao contrato de empreitada que não contrariem o disposto no Código (Artigo 242º). A Lei aplicável às hipotecas e demais direitos reais inscritos continua a ser a da nacionalidade do navio antes da troca temporária de pavilhão, troca essa que também não afecta nem o direito de propriedade nem outros direitos reais constituídos sobre o navio (Artigo 185º), podendo entretendo o tribunal cabo-verdiano ter competência para o conhecimento da causa, nos termos da lei reguladora de competência e nas circunstâncias em que são reconhecidas a competência internacional dos tribunais cabo-verdianos ⁵¹, merecendo ainda observar que a lei competente para reger os *direitos*

⁵¹ Para o caso em estudo, convém salientar as seguintes disposições do *Código do Processo Civil de Cabo Verde* (CPCCV), aprovado pelo Decreto-Legislativo nº 7/2010 e publicado no «B. O.» DA REPÚBLICA DE CABO VERDE I SÉRIE - Nº 24 SUP. de 1 DE JULHO DE 2010, no seu LIVRO II (COMPETÊNCIA E GARANTIAS DA IMPARCIALIDADE) CAPÍTULO I (Disposições gerais sobre competência) e CAPÍTULO II (Competência internacional):

Artigo 64º Lei reguladora da competência.

1. A competência fixa-se no momento em que a acção se propõe, sendo irrelevantes as modificações de facto que ocorram posteriormente.

Artigo 66º Competência internacional.

1. A competência internacional dos tribunais cabo-verdianos depende da verificação de alguma das seguintes circunstâncias:

- b) Dever a acção ser proposta em Cabo Verde, segundo as regras de competência territorial, estabelecidas pela lei cabo-verdiana (remissão para as normas de competência interna - CAPÍTULO III *);
- c) Ter sido praticado em território cabo-verdiano, ainda que parcialmente, o facto que serve de causa de pedir na acção (foro especial em razão da matéria); e
- d) Não poder o direito invocado tornar-se efectivo senão por meio de acção proposta em tribunal cabo-verdiano, ou não ser exigível ao autor a sua propositura no estrangeiro, desde que entre o objecto do litígio e a ordem jurídica nacional haja algum elemento ponderoso de conexão, pessoal ou real (expressa a proibição da negação da justiça e a garantia de tutela judicial efectiva).

Artigo 67º Competência exclusiva dos tribunais cabo-verdianos.

Os tribunais cabo-verdianos têm competência exclusiva:

- d) Para as acções que tenham como objecto principal a apreciação da validade da inscrição em registos públicos de quaisquer direitos sujeitos a registo em Cabo Verde;
- e) Para a execução de bens imóveis existentes no território cabo-verdiano.

* De salientar ainda que:

CAPÍTULO III

Artigo 69º Foro da situação dos bens.

1. Devem ser propostas no tribunal da situação dos bens as acções relativas a direitos reais ou pessoais de gozo sobre imóveis, e bem assim as acções para arbitramento, as de despejo, as de preferência sobre imóveis, e de execução específica sobre imóveis, e ainda as de reforço, substituição, redução e expurgação de hipotecas.

reais é, em regra, a lei do Estado em cujo território as coisas se encontram situadas (*lex rei sitae*)⁵².

O *Regulamento das Capitanias de Cabo Verde (RGC)*⁵³, aplicável nas áreas de jurisdição das repartições marítimas e mantida em vigor pelo CMCV⁵⁴, utiliza genericamente o termo embarcações em todas as suas disposições legais, e no nº4 do Artigo 18º do seu CAPITULO III sobre a classificação das embarcações nacionais define a *embarcação* como “todo o engenho ou aparelho de qualquer natureza destinado à navegação por água” - pressupondo que quaisquer que fossem as suas características contrariamente ao que dispõe o CMCV nos seus artigos 138º, 139º e 140º - para de seguida no Artigo 19º classificar como *embarcações de comércio* “as destinadas ao transporte de pessoas e mercadorias, mesmo quando desprovidas de meios de propulsão, considerando-se como tal as que só podem navegar por meio de rebocadores” - coincidindo desta feita este conceito com o de *navios de comércio* consagrado pelo CMCV no seu Artigo 144º.

O Decreto-Lei nº37/98 de 31 de Agosto⁵⁵ que estabelece a regulamentação do *Registo Convencional de Navios*, também mantida em vigor pelo CMCV⁵⁶, no seu do Artigo 1º nº 2, define o *navio* como “engenho flutuante destinado a navegação na água”, entendimento que também encontra paralelismo em outras latitudes, nomeadamente no ordenamento jurídico brasileiro em que “navio é toda construção flutuante, capaz de

2. As acções de reforço, substituição, redução e expurgação de hipotecas sobre navios e aeronaves são, porém, instauradas na circunscrição da respectiva matrícula; se a hipoteca abranger móveis matriculados em circunscrições diversas, o autor pode optar por qualquer delas.

Artigo 74º Regulamento e repartição de avaria grossa.

O tribunal do porto onde for ou devesse ser entregue a carga de um navio, que sofreu avaria grossa, é competente para regular e repartir esta avaria. do dono do navio abalroador, no do lugar a que pertencer ou em que for encontrado esse navio e no do lugar do primeiro porto em que entrar o navio abalroado.

Artigo 76º Salários por salvação ou assistência de navios.

Os salários devidos por salvação ou assistência de navios podem ser exigidos no tribunal do lugar em que o facto ocorrer, no do domicílio do dono dos objectos salvos e no do lugar a que pertencer ou onde for encontrado o navio socorrido.

Artigo 77º

Extinção de privilégios sobre navios

A acção para ser julgado livre de privilégios um navio adquirido por título gratuito ou oneroso é proposta no tribunal do porto onde o navio se achasse surto no momento da aquisição.

⁵² Lei reguladora das coisas, Artigo 46º.1 Código Civil Cabo Verde (Direitos reais) - O regime da posse, propriedade e demais direitos reais é definido pela lei do Estado em cujo território as coisas se encontrem situadas.

⁵³ Aprovado pelo Decreto-Lei nº 38/98 de 31 de Agosto, publicado no B.O. de Cabo Verde nº 32 da I Série

⁵⁴ Ver Artigo 3º alínea a) do CMCV.

⁵⁵ Publicado no B.O. de Cabo Verde nº 32 de 31 de Agosto.

⁵⁶ Ver Artigo 3º alínea b) do CMCV.

navegar em quaisquer águas, assinalando, por conseguinte, o navio como veículo de transporte no mar ou em outro meio aquático”⁵⁷.

II. Na *ordem jurídica internacional*, designadamente nas interpretações dadas pelas normas das convenções marítimas internacionais vigentes em Cabo Verde, o termo “navio” é definido conforme a natureza da matéria a regular.

A *Convenção Internacional sobre a Responsabilidade Civil pelos Prejuízos devidos à Poluição por Hidrocarbonetos de 1969 (CLC69)*, Convenção a que Cabo Verde aderiu através do Decreto n.º 2/97 publicado no Boletim Oficial n.º 5 de 10 de Fevereiro de 1997, define *navio* como “qualquer tipo de transporte marítimo ou qualquer artefacto construído para este fim, de qualquer tipo, transportando, efectivamente como carga óleo em massa”, sendo que para os efeitos da *Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo de 1992*, “Navio” significa qualquer embarcação marítima e engenho flutuante, de qualquer tipo, construído ou adaptado para o transporte de óleo a granel como carga, ficando estabelecido que um navio capaz de transportar óleo e outras cargas só será considerado como um navio quando estiver realmente transportando óleo a granel como carga, e durante qualquer viagem realizada após aquele transporte, a menos que seja comprovado que ele não possui a bordo resíduos daquele transporte de óleo a granel (Artigo I nº1).

A *Convenção sobre Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional da Organização Marítima Internacional de 1965*, “Convenção FAL”, adoptada pela Conferência Internacional sobre a Facilitação das Viagens e Transportes Marítimos em 9 de Abril de 1965 a que Cabo Verde aderiu, define *navio* como “um navio de mar de qualquer tipo que opere no meio marinho”.

Para o *Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar de 1972 (COLREG 72)*, ratificado pelo nosso País em 15 de Julho de 1977, cujas regras se aplicam a todas as embarcações em alto mar e em todas as águas a este ligadas, navegáveis por navios de alto-mar (Regra 1alinea a)), a definição geral para a palavra *embarcação* “designa

⁵⁷<http://www.juristas.com.br/informacao/revista-juristas/venda-internacional-de-navios/35/> (acessado 17/Fev/2013 21:43 LT.) Revista Juristas - artigos da área jurídica. Por Marianna Chaves, 28 de janeiro de 2011, às 03h46min, Venda Internacional de Navios (1. O Navio, 1.1 Conceito).

qualquer tipo de embarcação, inclusive embarcações sem calado, naves de voo rasante e hidroaviões utilizados ou capazes de serem utilizados como meio de transporte sobre a água” (Regra 3.alinea a)), designando de “embarcação de propulsão mecânica” qualquer embarcação movimentada por meio de máquinas ou motores (Regra 3.alinea b)) e de “embarcação a vela” qualquer embarcação sob vela desde que sua máquina de propulsão, se houver, não esteja em uso (Regra 3.alinea c)).

A Convenções Internacionais para Unificação de Certas Regras Relativas à Competência Civil em Matéria de Abalroação, à competência penal em matéria de abalroamento e outros acidentes de navegação e sobre o arresto de navios de mar, assinadas em Bruxelas em 10 de Maio de 1952, editado em 17/01/1959 no B.O. nº3 da I Série Dec. Lei nº 41007/59 e aprovadas para ratificação em 17/05/2006 e que Revoga o Decreto-Lei 40784, utiliza indescritivelmente os termos “navio de mar” e “navio” nas suas disposições e não define o conceito de “navio”, obrigando as Altas Partes Contratantes a submeter à arbitragem todos os litígios entre Estados que possam resultar da interpretação ou da aplicação da presente Convenção, sem prejuízo, no entanto, das obrigações daquelas Altas Partes Contratantes que tenham acordado em submeter os seus litígios ao Tribunal Internacional de Justiça (cf. Artigo 9º da Convenção Internacional para unificação de certas regras relativas à competência civil em matéria de abalroação, assinada em Bruxelas a 10 de Maio de 1952).

III. Na esteira do já citado LUÍS DE LIMA PINHEIRO ⁵⁸, para quem “o elemento de conexão relevante para o estabelecimento da “nacionalidade” do navio é o pavilhão que esteja autorizado a arvorar, o que fundamenta uma determinada competência dos órgãos do Estado do pavilhão e adstringe este Estado a determinados deveres de regulação e intervenção, a “nacionalidade” do navio também pode ser relevante para o Direito internacional Privado, designadamente quando à determinação da lei aplicável aos direitos reais sobre o navio”.

Assim, no que se refere ao regime aplicável aos navios perante a *Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982*, também designada de “Convenção sobre o Direito do Mar” ratificada por Cabo Verde e introduzida no direito interno pela *Lei*

⁵⁸ Ver, Luís de LIMA PINHEIRO — *Direito internacional Privado*, vol. I — introdução e Direito de Conflitos/Parte Geral, 2.ª ed., Coimbra, 2008.

17/III/87 publicada B.O. nº 31 de 3 de Agosto de 1987, todo o Estado deve estabelecer os requisitos necessários para a atribuição da sua nacionalidade a navios, para o registo de navios no seu território e para o direito de arvorar a sua bandeira, possuindo os navios a nacionalidade do Estado cuja bandeira estejam autorizados a arvorar, (Artigo 91º nº11), devendo todo o navio navegar sob o pavilhão de um só Estado pois que, navegando navegue sob o pavilhão de dois ou mais Estados, utilizando-os segundo as suas conveniências, não pode reivindicar qualquer dessas “nacionalidades” perante um terceiro Estado e pode ser considerado como um navio sem “nacionalidade” (Artigo 92.º), não podendo também durante uma viagem ou em porto de escala mudar de pavilhão, a não ser no caso de transferência efectiva da propriedade ou de mudança de registo (Artigo 92º nº1) - *O que importa aqui assinalar é que esta “nacionalidade” exprime uma conexão entre dado conjunto de situações de que são sujeitos o proprietário, o armador, o comandante, a tripulação e os passageiros, entre outros, com alguma relação com o navio, e um determinado Estado*⁵⁹.

A Convenção sobre o Direito do Mar contém ainda preceitos que limitam a jurisdição penal e disciplinar em caso de abaloamento ou outro incidente de navegação no alto mar (Artigo 97º).

B. Sujeitos de Navegação.

De entre os principais *sujeitos de direito marítimo*, estão os *proprietários de navios* e os *armadores*, para além de seus *colaboradores* dependentes e independentes, quais sejam por exemplo, respectivamente, o *capitão* e *tripulação* que disciplinarmente dependem directamente do armador através de um contrato de trabalho a bordo, e os

⁵⁹ Idem Ref. 58 - Relativamente às coisas móveis que estão submetidas à *lex rei sitae*, a deslocação internacional da situação da coisa desencadeia uma sucessão de estatutos reais (i.e., de leis aplicáveis aos direitos reais sobre a coisa). No que toca aos meios de transporte sujeitos a matrícula, também ocorre uma sucessão de estatutos no caso de mudança do país da matrícula. Em princípio o momento relevante da conexão é aquele em que se verificam os factos constitutivos, transmissivos, modificativos ou extintivos. Portanto, à constituição, transmissão, modificação ou extinção do direito real aplica-se a lei reguladora do direito real ao tempo da verificação dos respectivos factos (25). O Direito de Conflitos geral que se acaba de expor é em certos casos afastado por Convenções que unificam o Direito material aplicável a determinados direitos sobre os navios. É o que se verifica, relativamente aos privilégios e hipotecas marítimas, com a Convenção de Bruxelas para a unificação de Certas regras relativas aos Privilégios e Hipotecas marítimas de 1926. Esta Convenção visa o reconhecimento das hipotecas, *mortgages* e penhores sobre navios constituídos segundo a lei do Estado Contratante “a que o navio pertence” noutros Estados Contratantes (Artigo 1.º), e tipifica os créditos a que pode ser concedida prioridade sobre esses direitos (Artigo 2.º) (28). A Convenção aplica-se quando o navio onerado “pertence” a um Estado Contratante, bem como noutros casos previstos pelas leis nacionais (Artigo 14.º nº1).

agentes marítimos e transitários que normalmente estão em terra e não estão submetidos á empresa armadora. Contudo, não são estes os únicos a fazer parte dos contratos marítimos, posto que há diversas outras figuras que deles podem vir a participar dependendo do tipo de contrato que esteja sendo celebrado, conforme a seguir procuramos discriminar.

I. No ordenamento jurídico cabo-verdiano, o *proprietário do navio* “é aquele que, nos termos da lei, goza de modo pleno e exclusivo dos direitos de uso, fruição e disposição do navio, podendo ser qualquer pessoa, singular ou colectiva, dentro dos limites do direito civil” (Artigo 289º do CMCV).

Por sua vez, o *armador* “é a pessoa singular ou colectiva que, sendo ou não proprietário, tem a posse de um navio, por si ou através de uma tripulação, e o dedica à navegação em seu nome e sua responsabilidade”, sendo normalmente designado de *armador-proprietário* (Artigo 286º nº1 do CMCV).

De observar portanto que no nosso ordenamento jurídico o proprietário e o armador são figuras jurídicas distintas, não obstante seja prática em Cabo Verde o primeiro exercer cumulativamente as funções do segundo, sendo então normalmente designado segundo os usos de navegação marítima como “armador-proprietário”. Quando o navio seja objecto de fretamento a casco-nu ou outro negócio jurídico que implique transferência possessória do navio, o armador é o afretador a casco nu ou pessoa concessionária de sua posse, (Artigo 286º nº2 do CMCV), podendo inscrever-se como “armador não proprietário” no registo convencional de navios (Artigo 287º nº1 do CMCV).

Nos termos das disposições do CMCV, o *capitão* é o marítimo que tem o comando da tripulação e se encarrega do governo e expedição do navio (Artigo 359º), sendo por isso responsável pelos danos e prejuízos que cometer no exercício das suas funções, sejam por negligência, imperícia ou outros actos ilícitos, salvo caso fortuito ou força maior (Artigo 364º nº1). De salientar entretendo que, os membros da tripulação e restantes empregados do armador ou do afretador não são empregados do capitão (Artigo 364º nº 2), sendo tais por exemplo os casos dos *oficiais, da mestrança e marinhagem* (artigos 386º, 389º, 390º, 397º nº3), dos *agentes marítimos* (Artigo 310º e artigos 317º e 319º), do *gestor naval ou gestor do armador* (artigos 305 nº2, 307º e 308º), do *sobrecarga* (Artigo 398º e Artigo 403º), e do *piloto* (Artigo 386º e artigos 558º a 560º), convindo ainda em matéria de representação do armador referir-se à figura dos *transitários*, que á a pessoa

que se dedica profissionalmente à prestação de serviços a terceiros no âmbito do comércio e transporte marítimos e que nos seus contratos com terceiros pode contratar por conta de outrem (contrato celebrado nos termos das disposições do CMCV ou das normas do contrato de mandato comercial) ou em seu nome próprio assumindo assim a condição jurídica de *transportadora* regido pelas normas do contrato de transporte marítimo de mercadorias (ver artigos 324º a 331º), pelo que aqui se torna *mister* no âmbito do presente trabalho salientar também a *primazia do critério profissional* que assiste ao capitão do navio perante a necessidade de agir de modo mais adequado para a salvaguarda da segurança da vida humana no mar e a protecção do meio marinho, independentemente do tipo de contrato a que o navio se encontra submetido (artigos 379º e 476º)⁶⁰.

As diversas modalidades de *contratos de fretamentos* têm essencialmente duas partes que se obrigam em relação uma à outra quanto à exploração comercial dos navios, sendo uma das partes o “*fretador*”, que se obriga em relação à outra parte, o “*afretador*”, a pôr o navio ou parte dele à sua disposição mediante o pagamento do frete, para que este o utilize nos termos do contrato de fretamento entre eles acordados (ver artigos 446º, 455º, 472º e 483º do CMCV), sendo também de salientar as figuras do “*transportador*” e do “*carregador*” que fazem parte dos *contratos de transporte marítimo de mercadorias* (aquele em o *transportador* se obriga a transportar determinada mercadoria por via marítima, de um porto para outro, mediante pagamento do frete, conforme dispõe o Artigo 493º do CMCV).

II. No *comércio marítimo internacional*, não obstante existir um panorama complexo quanto às regras aplicáveis, as relações entre as partes envolvidas nos diferentes tipos de contratos de exploração de navios e de transporte marítimo de mercadorias bem como suas respectivas obrigações, direitos e regimes de responsabilidade aplicáveis encontram-se reguladas por diversas convenções internacionais e em princípios de direito marítimo oriundas de diversas organizações públicas internacionais e privadas dedicadas ao comércio internacional, cujos *tratados* constituem fontes internacionais do direito positivo e *formulários contratuais* que são integrados nos contratos por livre vontade das partes pelas vantagens que representam a sua adopção e que embora não sendo normas jurídicas *são considerados como usos e costumes do transporte marítimo*

⁶⁰ Sobre os demais poderes e amplas funções e os deveres do capitão do navio previstos nas disposições do Código Marítimo de Cabo Verde, ver o seu LIVRO V (DOS SUJEITOS DA NAVEGAÇÃO título III CAPÍTULO II, artigos 359º a 383º, págs. 117 a 126).

internacional fundados na Lex Maritima segundo Osvaldo Agripino de Castro Júnior⁶¹, princípios legais e práticas da navegação marítima que também encontram paralelismo no nosso ordenamento jurídico interno conforme já referenciado ao longo deste trabalho e cujos regimes de obrigações, direitos e responsabilidades neles consubstanciados para os diferentes *elementos pessoais* do direito marítimo variam conforme o modelo-tipo de fretamento acordado pelas partes, impondo-se também aqui fazer-se uma breve menção a essas regras internacionais e formulários contratuais de uso generalizado no âmbito do comércio marítimo internacional, ainda que seja de uma forma meramente indicativa por não constituírem o objecto central deste trabalho:

- REGLAS DE LA HAYA 1924 - convenio internacional para la unificación de ciertas, reglas en materia de conocimiento de embarque, suscrito en bruseles el 25 de agosto de 1924.
- PROTOCOLO DE BRUSELAS, DE 23 DE FEBRERO DE 1968. (REGLAS DE LA HAYA-VISBY) protocolo por el que se modifica la convencion internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento, firmado en bruseles el 25 de agosto de 1924.
- FORMULARIO GENCON - recommended the baltic and international maritime council uniform general charter (as revised 1922, 1976 and 1994) (to be used for trades for which no specially approved form is in force) code name: "GENCON".
- FORMULARIO BALTIME, BIMCO UNIFORM TIME-CHARTER (AS REVISED 2001) code name: "BALTIME 1939".

⁶¹ Osvaldo Agripino de Castro Júnior, "DIREITO MARÍTIMO, LEX MERCATORIA E LEX MARITIMA: BREVES NOTAS" Artigo recebido em 29 de Abril de 2010, publicado por, Cadernos da Escola de Direito e Relações Internacionais, Curitiba, 12: 84-101 vol. 1 ISSN 1678 – 2933, pág. 86, Capítulo 1. Direito Marítimo: Conceitos relevantes 1.1. O transporte marítimo no Mundo Globalizado. (8) Considerada como usos e costumes do transporte marítimo internacional que, todavia, não podem prevalecer no direito brasileiro se violarem a ordem pública, nos termos do art. 17 da Lei de Introdução ao Código Civil, que assim dispõe: "Artigo 17º - As leis, atos e sentenças de outro país, bem como quaisquer declarações de vontade, não terão eficácia no Brasil, quando ofenderem a soberania nacional, a ordem pública e os bons costumes." Embora haja autonomia da vontade nos contratos internacionais, essa autonomia não é absoluta, mas relativa, vez que encontra limite no ordenamento jurídico pátrio, seja na LICC, seja na Teoria Geral dos Contratos do Código Civil.

- FORMULARIO BARECON 2001 - BIMCO STANDARD BAREBOAT CHARTER. code name: "BARECON 2001" First issued by The Baltic and International Maritime Council (BIMCO), Copenhagen, in 1974 as " Barecon A" and " Barecon B" . Revised and amalgamated 1989. Revised 2001.
- PRINCIPLES OF INTERNATIONAL COMMERCIAL CONTRACTS, 1994 - UNIDROIT (fonte: lex mercatoria, www.lexmercatoria.org , www.jus.uio.no/lm).
- LOS INCOTERMS - Las reglas que reciben el nombre de Incoterms fueron publicadas por primera vez en el año 1936 por la **Cámara de Comercio Internacional** y, habiendo sido modificadas desde entonces, su última versión es la de los Incoterms 2000.
- THE ENGLISH SALVAGE LAW – LLOYDS OPEN FORM OF SALVAGE AGREEMENT (LOF 2000 - the use of the SCOPIC clause, should the contracting parties so wish), based on the Salvage Convention of 1989.
- CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL CONTRATO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS TOTAL O PARCIALMENTE MARÍTIMO - NACIONES UNIDAS VIENA, 2009 (Publicación de las Naciones Unidas núm. De venta: s.09.v.9 isbn 978-92-1-333418-8) .
- NON-NEGOTIABLE, LINER SEA WAYBILL - Issued by The Baltic and International Maritime Council (BIMCO),subject to the CMI Uniform Rules for Sea Waybills.
- CMI UNIFORM RULES FOR SEAWAYBILLS - Regras Uniformes Para Cartas de Porte Marítimos.

C. Responsabilidade do Armador

I. Responsabilidade civil e responsabilidade extra-contractual

A *responsabilidade civil do armador* cabo-verdiano, encontra-se regulada pelo CMCV que estipula no seu Artigo 289º que “ o armador responde civilmente perante terceiros por actos ilícitos, seus ou dos auxiliares para a operação, navegação e serviço do navio, realizados no exercício de suas funções”, entendendo-se por *auxiliares* os dependentes do armador empregados a bordo ou em terra, bem como seus mandatários ⁶², sendo a matéria da *limitação global de responsabilidade* regulada nos termos do LIVRO IX deste Código, cujas normas se aplicam sempre que o titular do direito de limitação o invoque perante as autoridades judiciais competentes por ser irrelevante tanto a nacionalidade ou domicílio dos credores ou devedores bem como o pavilhão do navio em relação ao qual se invoque o direito de limitação ⁶³, e nos demais casos de responsabilidade civil por *riscos de mar e acidentes de navegação* ⁶⁴ e de *responsabilidade civil por danos de poluição* ⁶⁵, sendo neste caso os navios obrigados a terem um *seguro de responsabilidade civil* por danos de poluição das costas e águas navegáveis .

Vê-se assim que, o armador responde como qualquer outro empresário comercial para o cumprimento dos contratos assinados (*responsabilidade contratual* – bancos, seguros, fornecedores de serviços, fornecimentos, etc), mas também por actos, omissões e danos causados por seus agentes, representantes e auxiliares perante terceiros pela actividade que exerce, mesmo não existindo um contrato com eles (*responsabilidade extracontratual*), sem prejuízo contudo do direito de regresso que se lhe assiste perante aqueles.

Observados os casos de *exclusão de responsabilidade* - em que o segurado não responde pelas perdas e danos resultantes de vício próprio do navio, salvo se se tratar

⁶² Convém aqui também notar que, nos termos do Artigo 39º do CMCV, “os armadores, proprietários ou gestores de navios nacionais são obrigados a possuir seguro de responsabilidade civil que cubra eventuais danos causados a terceiros em consequência da navegação dos seus navios”.

⁶³ Ver artigos 671º a 684º do CMCV.

⁶⁴ A responsabilidade civil pelos danos causados aos navios por abalroação rege-se pelos tratados e convenções internacionais vigentes em Cabo Verde e, subsidiariamente, pelas disposições do TÍTULO II do LIVRO VIII do CMCV (Cf. Artigo 602º do Código).

⁶⁵ O armador é responsável pelos danos de poluição causados pelo seu navio, podendo afastar a sua responsabilidade se provar que os danos foram causados por motivos de força maior, por negligência das autoridades responsáveis pela manutenção das luzes ou outras ajudas a navegação, seja por acção ou omissão, ou por acto intencional de um terceiro (Cf. Artigo 666º e Artigo 669º do CMCV).

de vício oculto, ou de falta intencional do capitão ou de membros da tripulação – por regra geral o causador do dano responde pelo total do dano causado com todo o património actual e futuros, gozando o *armador/proprietário* do *direito de limitação de responsabilidade* e beneficiando de vários critérios de limitação de responsabilidade previstos pelo CMCV ⁶⁶, designadamente os seguintes:

- Limitação a uma soma fixa (valor pré-fixado);
- Limitação por execução patrimonial do navio e seus pertences;
- Limitação *Ad Valorem* (sem execução do navio e do frete);
- Limitação por abandono aos credores (abandono ao segurador).

De salientar que, conforme o disposto no referido Artigo 666º do CMCV, o armador pode afastar sua responsabilidade em matéria de responsabilidade civil por danos de poluição provocados por navios se provar que os danos foram causados por motivos de força maior, por negligência das autoridades responsáveis pela manutenção das luzes ou outras ajudas à navegação, seja por acção ou omissão, ou por acto intencional de um terceiro, bem como poderá afastar total ou parcialmente a sua responsabilidade pelos mesmos danos perante uma comprovada acção culposa ou dolosa do culpado (Artigo 667º).

Entretanto, não obstante o direito de limitação das suas responsabilidades de que gozam os armadores e os seus gestores nos termos do LIVRO IX do CMCV perante as reclamações derivadas de acidentes (ver Artigo 673º), haverá *perda do direito de limitação de responsabilidade* se o dano ou prejuízo se ficou a dever a acto intencional ou negligencia por parte do seu responsável (ver Artigo 674º), fixando seguidamente o mesmo livro do Código nos seus títulos II e III as reclamações que estão sujeitas e excluídas de limitação e os montantes máximos de indemnização, respectivamente.

Para a lei nacional, a alegação do direito de limitação perante as autoridades judiciais cabo-verdianas implica para o titular o dever de constituir o *fundo ou fundos de limitação*, nos termos das disposições do TÍTULO IV do LIVRO IX do CMCV.

Convém ainda para o presente caso de estudo, no que se refere aos *riscos de mar e acidentes de navegação* tratado pelo CMCV no seu LIVRO VIII, referir-se ao regime aplicável às *avarias grossas*, cuja determinação e liquidação são reguladas por

⁶⁶ A título exemplificativo, ver os artigos, 667º, 696º, 678º, 725º, 729º, 731º

convenções das partes e subsidiariamente pelas disposições do Código (Artigo 578º), imperando as normas dos tratados e convenções internacionais vigentes em Cabo Verde quando se trata da *responsabilidade civil pelos danos causados aos navios por abalroação* (Artigo 602º nº2), sem prejuízo do que dispõe o Artigo 604º do mesmo código quanto às *normas de conflito sobre abalroação* ⁶⁷, justificando-se assim a menção às seguintes normativas internacionais de natureza técnica e judiciais aplicáveis aos navios, aos contratos e relativos a responsabilidades, algumas já ratificadas pelo nosso País⁶⁸:

- Convenção sobre a Unificação Certas Regras em Matéria de Colisão (Convenção de Bruxelas de 1910).
- As Convenções de Bruxelas de 1910 sobre abalroação e sobre assistência e salvação marítimas.
- Convenção Internacional para a Unificação de Certas Regras Relativas à Competência Civil em Matéria de Abalroação, assinada em Bruxelas em 10 de Maio de 1952
- Convenção Internacional para a Unificação de Certas Regras Relativas à Competência Penal em Matéria de Abalroação e outros acidentes de Navegação, assinada em Bruxelas em 10 de Maio de 1952,
- Convenção Internacional para a Unificação de Certas Regras sobre o Arresto de Navios de Mar, assinada em Bruxelas em 10 de Maio de 1952.
- Convenção sobre Privilégio e Hipoteca Naval de 1993.
- HARTER ACT 1893 (USA).
- A Convenção Internacional sobre a Responsabilidade Civil pelos Prejuízos devidos à poluição por Hidrocarbonetos, (CLC, 1969).
- A Convenção Internacional para Prevenir a Colisão no Mar (COLREG 72).
- A Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios MARPOL, 1973.

⁶⁷ Artigo 604.º **Normas de conflito sobre abalroação** 1. As questões relativas à responsabilidade civil nascida de abalroação são reguladas pela Lei do Estado ribeirinho, se a abalroação ocorrer em seus portos ou demais águas interiores, em suas águas arquipelágicas ou no seu mar territorial. 2. Se a abalroação ocorrer em águas distintas das assinaladas no número anterior, a responsabilidade civil nascida de abalroação é determinada: a) Pela Lei da nacionalidade comum dos navios, se estes tiverem a mesma nacionalidade. b) Pela Lei do Estado a que pertença a autoridade judicial escolhida pelas partes ou na falta desta, pela lei do tribunal competente, conforme as convenções internacionais aplicáveis, se os navios tiverem nacionalidades diferentes.

⁶⁸ Ver Capítulo XII, ANEXO II.

- A Convenção de Londres de 1976 e seu Protocolo de 1996 sobre a Limitação de Responsabilidade Relativa às Reclamações Marítimas. (LLMC/76/96).
- Regras de Hamburgo, de 1978 (Países carregadores).
- Tratado de Rotterdam (não está ainda em vigor).
- A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (UNCLOS, 1982).
- REGLAMENTO (CE) No 593/2008 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 17 de junio de 2008 sobre la ley aplicable a las obligaciones

II. A Arbitragem.

Conforme atrás ficou demonstrado, a multiplicidade de fontes e de critérios, de normas internas, regulamentos e de convenções internacionais e bilaterais aplicáveis no âmbito do Direito Marítimo, e a própria natureza internacional do comércio e da navegação marítima, concorrem para aquilo que já foi identificado por muitos como sendo uma “*Ausência do Direito Internacional Uniforme*” de onde surgem então os *conflitos de competência jurisdiccional internacional* cujos critérios de competência estabelecidos nas convenções internacionais ratificadas pelos países são de aplicação preferencial às normas internas⁶⁹. É neste contexto de *solução de controvérsias marítimas* que surge a arbitragem comercial internacional, cujas cláusulas de compromisso arbitral (*Arbitration clause/Dispute resolution*) são frequentemente introduzidas nos contratos marítimos por livre vontade das partes dada as vantagens que representam em relação aos procedimentos judiciais, designadamente pela sua neutralidade, flexibilidade, rapidez, preço, qualidade e execução, existindo centros especializados em arbitragens marítimas com competência nestas matérias de controvérsias marítimas como a *London Maritime Arbitrators Association*, *La Society Maritime Arbitrators of New York*, *La Chambre Arbitrale Maritime de Paris*, pelo que a título meramente indicativo referiremos de seguida a algumas regras de arbitragem de uso muito generalizado no sector do comércio marítimo:

- Convenção de Reconhecimento e Execução Arbitrais estrangeiras Nova York, 10 de Junho de 1958 (CESA).

⁶⁹ Ver sobre esta matéria, José Luís Gabaldón/José María Ruiz Soroa, MANUAL DE DERECHO DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA (tercera edición), CAPÍTULO XX/2 **COMPETENCIA JURISDICCIONAL INTERNACIONAL EN MATERIA MARITIMA** (pág. 920/921). Ver ainda CMCV, Artigo 6º.

- Convenção Europeu sobre Arbitragem Comercial Internacional de Genebra de 21 de Abril de 1961 (CACI).
- Lei Uniforme do Conselho da Europa – Convenção de Estrasburgo de 20/Janeiro/1985.
- Convenção Internacional sobre Arbitragem Comercial Internacional de Panamá de 1975.
- The LMMA Terms ,2012 – English Law.
- La Ley Modelo da la CNUDMI (Comission de Las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre Arbitrage Comercial Internacional de 1985, com emendas aprovadas em 2006).

Em Cabo Verde, o diploma que regula a arbitragem como meio de resolução não jurisdicional de conflitos é a Lei nº 76/VI/2005 publicada na I Série do B.O. nº 33 de 16 de Agosto, que se aplica às arbitragens nacionais e internacionais tal como nele definido. Qualquer litígio pode, mediante *convenção de arbitragem*, ser submetido pelas partes intervenientes, à decisão de árbitros, e a assinatura da convenção de arbitragem implica a renúncia pelas partes ao direito de se dirigirem ao tribunal judicial sobre as questões objecto da convenção. O *tribunal arbitral* pode ser constituído por um ou vários árbitros, sempre em número impar, e apenas os tribunais arbitrais constituídos nos termos da presente lei têm competência para decidir litígios submetidos à arbitragem, e as partes devem, na convenção de arbitragem ou em escrito posterior por elas assinado, designar o árbitro ou árbitros que constituem o tribunal ou fixar o modo por que são escolhidos. Os *árbitros* devem ser pessoas singulares e plenamente capazes de preencher os requisitos estipulados pelas partes ou pelas entidades de arbitragem por elas indicadas. Na convenção de arbitragem ou em escrito posterior, até à aceitação do último árbitro, as partes podem acordar sobre as *regras de processo a observar na arbitragem*, bem como sobre o lugar onde funcionará o tribunal, podendo ainda fixar o *prazo para a decisão do tribunal arbitral* ou o modo de estabelecimento desse prazo na convenção de arbitragem ou em escrito posterior até à aceitação do primeiro árbitro, sendo esse prazo de seis meses se outra coisa não resultar do acordo das partes. A decisão é tomada por maioria de votos, em *deliberação* em que todos os árbitros devem participar, e o poder dos árbitros finda com a notificação da decisão às partes, sendo que a *decisão arbitral*, notificada às partes, considera-se transitada em julgado logo que não seja susceptível de anulação nos termos do Artigo 37º do presente diploma, tendo a

decisão arbitral a mesma força executiva que a sentença do tribunal judicial de primeira instância e só poderá ser **anulada** pelo tribunal judicial por determinados fundamentos (ver Artigo 36º do presente diploma).

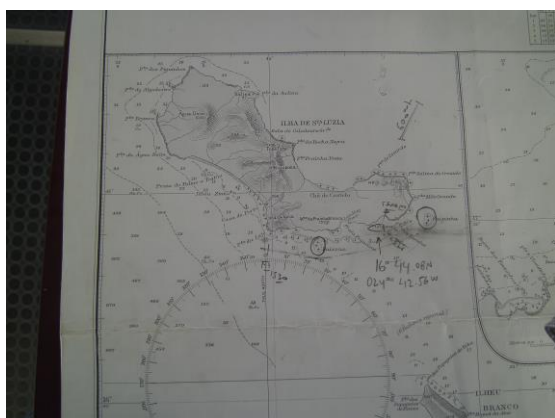
O *conceito de arbitragem internacional* é definido pela presente lei no seu Artigo 40º que determina o carácter internacional da arbitragem quando nela ocorra algumas das circunstâncias (que *no momento da celebração do compromisso arbitral as partes tenham domicílio em Estados diferentes e que a relação jurídica que dê origem ao litígio afecte interesses de comércio internacional*), e ainda *reconhece a execução das decisões arbitrais estrangeiras* independentemente do Estado em que tenha sido proferida e fixa os *fundamentos de recusa do reconhecimento ou da execução* de uma decisão arbitral estrangeira (ver os artigos 44º e 45º do presente diploma).

Capítulo VII

Estudo do Caso Real do Navio “TERRY TRÊS”⁷⁰

A. Descrição do Acidente

No dia dez 10/ Outubro/2012 às 06:44 horas locais foi comunicada à Autoridade Marítima nacional, através do agente marítimo local, o encalhe do navio estrangeiro de nome “TERRY TRES” a sul da ilha de Santa Luzia, numa zona marítima ecologicamente sensível e classificada como Reserva Natural Integral nos termos da legislação nacional vigente.



⁷⁰ Fonte: Processo Administrativo instruído pela Autoridade Marítima sobre a ocorrência de acidente marítimo na área de jurisdição marítima - Encalhe do navio de carga geral “TERRY TRES” - IMP, Outubro, 2012.

O navio de carga geral “TERRY TRES”, com Nº IMO 8411188, 1.200 Tonelagem de Arqueação Bruta (TAB), 92.62 metros de comprimento total e Porto de Registo “PANAMA”, encontrava-se a navegar em lastro tendo partido do “Porto de Sal-Rei” na ilha da Boavista com destino ao “Porto Novo” na ilha de Santo Antão, sob comando de um capitão de nacionalidade estrangeira, com uma tripulação constituída por 9 pessoas e cerca de 76 toneladas de combustíveis nos tanques de combustível do navio, quando sofreu um encalhe na costa sul da ilha de Santa Luzia na posição de Latitude 16º 44.46´N e Longitude 024º 42.9´W no dia 9/Outubro/2012 pelas 02:00 horas locais.

No momento do acidente marítimo, a segurança da navegação encontrava-se sob directa responsabilidade do seu capitão que estava a efectuar o quarto de serviço na ponte de comando e sem auxílio de qualquer serviço de vigia de pessoal de mestrança ou marinhagem.

De acordo com os *Autos de Declarações do Capitão* e dos membros da tripulação reduzidos a escrito perante a Autoridade Marítima, o navio encontrava-se a navegar em perfeitas condições de navegabilidade e com todos os seus equipamentos de segurança de navegação e comunicações e as máquinas principais e auxiliares operacionais e em funcionamento, não tendo ocorrido qualquer avaria técnica que pudesse contribuir para as causas desse acidente marítimo, constando dos mesmos autos de que o Capitão teria dormido na ponte de comando no seu serviço de quarto.

As *condições atmosféricas* no dia e local de acidente, conforme informações constantes do respectivo “Relatório de Investigação de Segurança Marítima” elaborado pela Administração marítima”, eram as seguintes:

“O mar estava com ondas de aproximadamente de 1,5 a 2 m de altura, tempo nublado sem chuva, 50% de visibilidade e vento de 10 nós. De acordo com o boletim fornecido pelo instituto nacional de meteorologia e geofísica de Cabo Verde.”

Do acidente marítimo não resultou qualquer impacto ambiental negativo imediato, mormente por danos causados ao ambiente marinho por poluição proveniente do navio naufragado.

Do relatório do inquérito de acidente marítimo instruído pela Administração marítima nacional, destacamos as seguintes conclusões que apontam para as causas de acidente⁷¹:

- A navegação nocturna e costeando ilhas, somente com um tripulante no quarto de serviço é uma situação de risco que prejudica a vigilância. O fato de não ser previsto formalmente que o navio dispusesse de outro tripulante para auxiliar nas tarefas de vigilância e acompanhamento dos contactos que possam oferecer algum obstáculo a navegação aumenta os riscos;
- Não há evidências que comprovem que o Capitão pode ter sido acometido de fadiga, mal-estar súbito ou distração, que poderia ter resultado em redução da sua vigilância, apesar do mesmo se ter declarado que dormiu, mas recebeu o quarto de serviço pouco tempo antes do acidente, assumiu normalmente o quarto de serviço conforme declarações da equipagem;
- Não houve nesse dia condições meteorológicas consideradas adversas;
- Não há registo no diário de bordo de avarias em equipamentos que pudessem resultar no encalhe do navio;
- Não foram apresentadas evidências que comprovassem problemas de saúde, fadiga ou outras que conduzissem ao acidente;
- Verificou-se que não é a primeira vez que este Capitão faz esta travessia...;
- Verificou-se que durante o quarto de navegação do capitão, este efectuou diversas manobras tendo mudado de rumo várias vezes e que não fez uma análise cuidada que a situação requeria antes das decisões de mudança de rumo do navio, uma vez que estava perante uma navegação costeira com terra a escassas milhas;
- Não foram encontradas razões claras objectivas e racionais para o comportamento do tripulante de serviço na ponte de comando, por sinal Capitão do navio com relativa longa carreira e com já algum tempo embarcado no navio que se presume tenha conhecimento e domínio do mesmo, numa navegação costeira tenha tomado varias decisões de mudança de rumo e depois decidido ir

⁷¹ Nota deste Autor: Do “RELATÓRIO DE INVESTIGAÇÃO DE SEGURANÇA MARÍTIMA” elaborado pelo IMP, impõe-se salientar o seguinte registo constante desse documento consultado - “O Instituto Marítimo e Portuário (IMP) realizou a presente Investigação de Segurança de Acidentes e Incidentes Marítimos (ISAIM), em cumprimento ao disposto no Código de Investigação de Acidentes Marítimos da Organização Marítima Mundial (OMI), adoptado pela Resolução MSC.255(84), que nas suas RECOMENDAÇÕES aponta o seguinte: *“Primeiramente relembra-se que recomendações de segurança não devem, sob quaisquer circunstâncias, criar a presunção de culpa ou responsabilidade”*.”

descansar no sofá, deixando a ponte de comando e o comando de navio totalmente desguarnecido o que pode indiciar não só negligência do capitão como alguma intenção não declarada, que deverá ser averiguada pelas instâncias judiciais”.

Em matéria de salvamento do navio e do direito de limitação da responsabilidade do armador, e para efeitos do presente estudo, importa aqui registar que até presente data o navio “TERRY TRES” ainda continua encalhado na zona costeira da ilha de Santa – Luzia, tendo o segurador liquidado o sinistro em regime de abandono invocado pelo segurado nos termos dos riscos segurados acordados entre os interessados, e assumido perante a Administração marítima nacional todas as obrigações impostas ao capitão e armador do navio encalhado na área de jurisdição marítima para a sua remoção e ou desmantelamento por motivos de segurança marítima e para evitar graves incidentes de poluição marinha ou outras causas graves de utilidade pública, nos termos previstos no CMCV.

B. As principais acções implementadas pelas autoridades marítimas nacionais.

O Instituto Marítimo e Portuário (IMP), no cumprimento das suas atribuições de Autoridade e Administração marítima nacional, e no exercício das suas funções de Estado Costeiro, logo que tomou conhecimento da ocorrência do acidente marítimo nas águas sob jurisdição nacional, promoveu as seguintes diligências de carácter administrativas e operacionais em matéria de segurança marítima e da salvaguarda da vida humana no mar e de protecção do meio ambiente marinho:

1. Criação de uma *Equipa Técnica do IMP* (ETIMP) para assegurar a coordenação e o seguimento do acidente marítimo, na data posterior ao acidente;
2. Programação e realização de *reuniões técnicas* de avaliação contínua e seguimento do acidente marítimo para a implementação de medidas operacionais urgentes de segurança marítima e de prevenção de poluição do meio marinho que o caso impunha, entre a ETIMP, os representantes legais do navio (representantes do armador, seguradora e agente marítimo) e demais serviços e entidades públicas e privadas nacionais com atribuições e interesses em matérias de segurança marítima, de policiamento e fiscalização de actividades desenvolvidas nas águas marítimas

cabo-verdianas, de gestão e conservação de recursos marinhos e do ambiente tendo em conta a zona sensível do ponto de vista ambiental onde este ocorreu, durante todo o processo;

3. *Deslocações ao local do acidente* da ETIMP e representantes legais do navio, para avaliação *in locu* das circunstâncias do acidente, da condição de segurança do navio encalhado, sua tripulação e do meio marinho.
4. *Notificação administrativa da Autoridade Marítima* responsabilizando o capitão, o armador, o proprietário ou a sua seguradora pela remoção do navio “TERRY TRES” encalhado na área de jurisdição marítima, fixando o prazo e impondo imediatamente como medida prioritária de prevenção de poluição do meio marinho a obrigatoriedade de realização da operação de trasfega de todo o combustível existente a bordo, a ser conduzida pela tripulação do navio mas sobre directa e constante supervisão da autoridade marítima recaindo os custos de logísticas afectos á sua realização directamente sobre a responsabilidade do armador.
5. *Notificação administrativa da Autoridade Marítima* ao agente marítimo local, enquanto representante legal do navio estrangeiro encalhado nas águas interiores do Arquipélago de Cabo Verde, para proceder, no prazo fixado, à apresentação na Autoridade Marítima nacional competente do respectivo *relatório do acidente marítimo e Protesto de Mar*, bem como o respectivo *Plano de Salvamento do Navio* a ser elaborado por empresa especializado no ramo.
6. Realização de *vistorias técnicas e de segurança* a bordo do navio acidentado pelos inspectores da Administração marítima nacional, recolha e tratamento de toda a *documentação e papéis de bordo*, *Notificação da Autoridade Marítima* para audição dos principais da equipagem no âmbito do processo administrativo de *ratificação do Protesto de Mar* e para *instrução do inquérito administrativo de investigação de segurança do sinistro marítimo* determinado pela Administração marítima nacional.
7. Alteração do prazo fixado pela Autoridade Marítima para a realização da operação de salvamento do Navio “TERRY TRES”, a pedido do armador e com suporte no Plano de Salvamento elaborado por empresa especializada no ramo.
8. *Autorização de repatriamento da tripulação* do navio acidentado concedida pela Autoridade Marítima um mês após a data da ocorrência do sinistro marítimo, após concertação prévia com a Administração de Bandeira (Panamá), condicionada à manutenção a bordo de um número de tripulantes correspondente a um terço (1/3) da tripulação mínima de segurança fixada pelo respectivo Certificado de Segurança

de Lotação do Navio emitido pelo Estado de Bandeira, incluindo o próprio capitão do navio por razões processuais de investigação das causas do acidente, bem como mediante a *prestação de uma garantia bancária ou seguro caução* considerada idónea para assegurar o pagamento de despesas de alimentação e de alojamento condigno das pessoas a bordo até à data de remoção efectiva do navio sinistrado da área de jurisdição marítima nacional.

9. *Comunicação de informação do acidente marítimo ao Estado de Bandeira* do navio nos termos do Código Marítimo de Cabo Verde e das normas e convenções internacionais ratificados, e solicitação de cooperação técnica para investigação do acidente marítimo.
10. *Plano de comunicação com as Mídias*, estabelecido através da Autoridade Marítima para comunicação de informação ao País e sua população sobre a evolução dos acontecimentos do caso de sinistro marítimo.
11. *Implementação de medidas administrativas de carácter legal e recurso a serviço de assessoria jurídica* para a salvaguarda dos interesses do País enquanto Estado Costeiro onde ocorreu o acidente marítimo, e garantir o cumprimento das obrigações e responsabilidades do navio, seu proprietário, armador ou sua seguradora em matéria de segurança da navegação, de protecção do meio marinho e da zona costeira perante a Administração marítima nacional até a remoção completa do navio encalhado da área de jurisdição marítima.
12. *A 12 de Agosto de 2013, foi aprovada pela Administração marítima o Plano de Desmantelamento do Navio “TERRY TRES”* submetida pela seguradora do navio e elaborada por uma empresa privada estrangeira especializada em operações de salvamento marítimo, sendo imediatamente emitida a respectiva *Licença de Desmantelamento*, não tendo sido contudo iniciado quaisquer operações de desmantelamento do navio por essa mesma empresa.
13. *A 30 de Janeiro de 2014, foi emitida pela Administração marítima uma nova Licença de Desmantelamento do N/M “TERRY TRES”* após aprovação respectivo Plano de Desmantelamento apresentado por uma nova empresa privada estrangeira contratada para o efeito pelo Clube de P&I do navio, tendo os *trabalhos de Limpeza e remoção de materiais poluentes e lixo existentes a bordo* iniciado no dia 19 de Fevereiro de 2014.
14. *A 14 de Abril de 2014, dezasseis meses após a ocorrência do sinistro marítimo, a Autoridade Marítima emite a Directiva sobre o Plano de Acompanhamento da*

Operação de Desmantelamento do N/M “TERRY TRES”, tendo as operações de desmantelamento do N/M “TERRY TRES” iniciado em meados de Maio de 2014, sob fiscalização e acompanhamento das autoridades marítimas.

C. As principais acções implementadas pelo armador/ proprietário do navio e sua seguradora,

1. *Condução das operações de trasfega de hidrocarbonetos a bordo do navio “Terry Tres” conforme determinadas pelas Autoridades Marítimas como medidas cautelares de prevenção de poluição marinha ambiental, tendo sido trasfegado cerca de setenta e cinco toneladas métricas (75.0 mt) de gasóleo que se encontravam nos tanques de combustíveis do navio para tanques portáteis colocados temporariamente a bordo do navio acidentado.*
2. *Apresentação do Protesto de Mar perante as autoridades marítimas nacionais.*
3. *Requerimento para alargamento do prazo fixado pela Autoridade Marítima para a remoção do navio encalhado, apos três meses da data do acidente marítimo, alegando as circunstanciais e o local onde ocorreu o acidente marítimo, as engenharias financeiras, técnicas e de logísticas necessárias para a sua realização*
4. *Requerimento de repatriamento de toda a tripulação, invocando razões humanitárias, e mediante as condições impostas pelas autoridades marítimas nacionais.*
5. *Apresentação perante as autoridades marítimas de uma cópia do Acordo de prestação de serviço marítimo assinada com uma empresa estrangeira especializada em operações de salvamento marítimo para elaborar o Estudo Técnico Prévio para elaboração do Plano de Salvamento do Navio acidentado a ser oportunamente submetido ao IMP para aprovação prévia, a qual confirmava que o armador, através da sua seguradora, se encontrava a providenciar a remoção do navio encalhado da área de jurisdição marítima.*
6. *A 18 de Dezembro de 2012, o Clube de P&I do navio “Terry Tres” indica oficialmente novo representante no caso do sinistro marítimo que passa a actuar junto da Administração marítima nacional, tendo sido desenvolvidos vários contactos, reuniões de serviços e acções conjuntas de terreno ao local do acidente.*
7. *A 24 de Janeiro de 2014, um ano após a ocorrência do sinistro marítimo, o Clube de P&I comunica oficialmente à Administração marítima nacional da assinatura de um contrato de desmantelamento do navio “Terry Tres” com uma empresa privada*

estrangeira, anexando uma cópia do mesmo. O modelo do contrato assinado entre as partes é de *compra e venda do navio “Terry Tres”*, nos termos dos quais a vendedora (seguradora) trespassa para a compradora (empresa privada estrangeira de desmantelamento) todas as responsabilidades que legalmente recaíam sobre o navio, seu armador e seguradora, incluindo a de remoção do navio “Terry Tres” termos cuja para as operações de desmantelamento.

8. A 21 de Maio de 2014 Maio de 2014, é prestada pelo P&I Club a caução fixada pela Administração marítima nacional para as acções de fiscalização do processo de desmantelamento” do N/M “Terry Tres” por Equipa Técnica multidisciplinar criada por Directiva da Autoridade Marítima, tendo a primeira fase dos trabalhos de desmantelamento e remoção indo navio da área de jurisdição marítima iniciado nesse mesmo mês (ver Figuras abaixo)*:



*Fonte: AMP - Evolução da primeira fase dos trabalhos de desmantelamento N/M “Terry Tres”.

De notar que, a *Administração de bandeira do navio* (Panamá) indigitou um inspetor de bandeira para proceder à investigação do acidente marítimo, desconhecendo-se qualquer resultado do mesmo.

Capítulo VIII

Resultados das informações e documentação compiladas e das entrevistas realizadas

Tendo em consideração as experiências profissionais vividas pelo autor durante o exercício de funções de Capitão dos Portos de Barlavento durante um considerável

período temporal e que lhe permitiu interagir de forma directa e activa com os principais interessados (sujeitos activos e passivos) envolvidos nas expedições marítimas de que resultaram danos para os navios, suas cargas e ou para o ambiente marinho, quer na instrução de processos administrativos para a *ratificação de protestos de mar* e demais contra-ordenações marítimas quer ainda em inquéritos de investigação de segurança de acidentes marítimos ocorridos nas áreas de jurisdição marítima mandados instruir pela Autoridade e Administração marítimas nacionais;

Observado o facto de que os principais casos de acidentes marítimos graves ocorridos nos mares de Cabo Verde e relatados no presente estudo, por vontade das partes neles envolvidos, acabaram por seguir a *via extrajudicial de resolução dessas controvérsias* marítimas, podendo tais circunstâncias terem contribuído para a parca existência de *jurisprudência marítima* nesta matéria também verificada pelo autor junto dos serviços de secretaria judicial do Tribunal da Comarca de S. Vicente em meados de Julho do coerente ano, período findo o qual se iniciam as férias judiciais dificultando o acesso a fontes judiciais de consulta sobre as *consequências jurídicas* de eventuais casos reais julgados pelos tribunais comuns e que coincidiu com a fase conclusiva do presente trabalho impossibilitando o autor de conduzir *entrevistas relevantes* para o presente estudo;

Assim, baseado essencialmente nas informações e documentações relevantes existentes nas repartições marítimas do País cujas consultas foram devidamente autorizadas e na compilação legislativa aqui referidas e analisadas pelo autor conforme referidos ao longo deste trabalho, a seguir se transcrevem os principais resultados obtidos das mesmas, com a devida salvaguarda dos *direitos de exoneração ou de limitação legal de responsabilidade por perda ou danos* nos termos legalmente previstos na legislação geral e especiais aplicáveis aos casos *sub judice*:

1. Nos casos de acidentes de navegação ocorridos nos mares de Cabo Verde como principais causas de incêndios a bordo, abalroação ou encalhe seguidos de perda total do navio e sua carga por afundamento e de destruição total ou outro caso em que o segurado pode legalmente fazer o abandono ao segurador (ver Artigo 731º do CMCV), e quando as partes não acordem na determinação das causas, circunstâncias e consequências do sinistro, essa avaliação é normalmente cometida

a peritos nomeados pelas partes, nos termos previstos no contrato (ver Artigo 47º do **Decreto-Lei nº 35/2010 de 6 de Setembro que** aprova o Regime Geral do Contrato de Seguro), sendo de observar que este *modelo de regulação de sinistros marítimos*, tendo por base o *contrato de seguro* em que o segurador obriga-se perante o tomador e mediante o pagamento de um prémio a indemnizar o dano produzido ou a satisfazer um capital ou outras prestações nos termos acordados caso se verifique o sinistro cujo risco é objecto da cobertura, (ver Artigo 1º do deste diploma), não tem permitido que o transportador responda pelas perdas ou danos sofridos na mercadorias ou por atrasos na sua entrega conforme estabelece o nem por danos materiais e pessoais que o passageiros sofram a bordo de navios durante a viagem (ver os artigos 520º e Artigo 544º do CMCV, respectivamente) de modo a assegurar que “As pessoas colectivas respondem civilmente pelos actos ou omissões dos seus representantes, agentes ou mandatários nos mesmos termos em que os comitentes respondem pelos actos ou omissões dos seus comissários” (Artigo 169º do Código Civil de Cabo Verde sobre *responsabilidade civil das pessoas colectivas*), embora “ o segurador de responsabilidade civil pode intervir em qualquer processo judicial ou administrativo em que se discuta a obrigação de indemnizar cujo risco ele tenha assumido, suportando os custos daí decorrentes” e “o contrato de seguro pode prever o direito de o lesado demandar directamente o segurador, isoladamente ou em conjunto com o segurado” (Artigo 147 º nº1 e nº2 do Regime Geral do Contrato de Seguro).

Para o autor, esta *falha de defesa jurídica* nas relações entre o transportador e terceiros lesados ou vítimas envolvidos no transporte marítimo põe em causa o objectivo de precisão jurídica em que o conceito do contrato de seguro é estabelecido, e a sua principal causa prende-se com a lacuna legislativa relativa à obrigatoriedade de *seguro de responsabilidade civil* dos armadores, proprietários ou gestores de navios nacionais são obrigados a possuir para cobrir eventuais danos causados a terceiros em consequência de navegação dos seus navios conforme estabelecido pelo CMCV no seu Artigo 39º, pois que, “ no seguro de responsabilidade civil, o segurador cobre o risco de constituição no património do segurado de uma obrigação de indemnizar terceiros” e “o seguro de responsabilidade civil garante a obrigação de indemnizar, nos termos acordados, até ao montante do capital seguro

por sinistro ou por período de vigência do contrato” (artigos 144º e 145º do Regime Geral do Contrato de Seguro, respectivamente).

2. Recorrendo ao *princípio geral de responsabilidade por actos ilícitos* de que “Aquele que, com dolo ou mera culpa, violar ilicitamente o direito de outrem ou qualquer disposição legal destinada a proteger interesses alheios fica obrigado a indemnizar o lesado pelos danos resultantes da violação” e ainda que “só existe obrigação de indemnizar independentemente de culpa nos casos especificados na lei conforme” conforme dispõe o Artigo 483º do citado Código Civil de Cabo Verde, e tendo ainda em consideração as disposições gerais constantes do LIVRO VII TÍTULO II do CMCV que no seu Artigo 493º define que o “*Contrato de transporte marítimo de mercadorias* é aquele em que o transportador se obriga a transportar determinada mercadoria por via marítima, de um porto para outro, mediante retribuição pecuniária denominada frete”, e estabelece nos capítulos seguintes como uma das *obrigações do transportador depois da viagem* a “entrega das mercadorias no destino” (Artigo 514º) e como *regime de responsabilidade* que “O transportador é responsável perante o carregador ou perante terceiro portador do conhecimento de carga pelas perdas ou danos sofridos na mercadoria ou por atrasos na sua entrega, salvo se provar que aqueles tenham sido causados por factos a ele não imputáveis” (Artigo 520º), é incompreensível em matéria de factos e motivo de inquietação em matéria de direitos o reduzido numero de acções de indemnizações emergentes do contrato de transporte marítimo de mercadorias para efeitos de responsabilidade por factos imputáveis ao transportador, ao carregador, ou seus auxiliares, sejam estes dependentes, mandatários ou contratados independentes, quando o lesado teve conhecimento do direito que lhe compete, de conformidade com as disposições dos artigos 529º e 533º do CMCV, casos esses em que os tribunais de Cabo Verde são internacionalmente competentes para o julgamento das acções emergentes do contrato de transporte marítimo de mercadorias (Artigo 498º do CMCV), o transportador perde o direito de limitar a sua responsabilidade quando se prove que a perda, o dano ou o atraso na entrega das mercadorias se deveu a acto negligente ou intencional a ele imputável(Artigo 527º) e o regime de limitação estabelecido é ainda aplicável às acções extracontratuais que os interessados na carga possam dirigir contra o transportador ou directamente contra qualquer dos seus auxiliares (Artigo 528º).

Capítulo IX

Análise e Enquadramento Legal

Conforme descritos ao longo do presente estudo, não cabe dúvida de que a Administração marítima nacional exerceu os seus poderes e direitos de autoridade pública e de Estado Costeiro de acordo com as disposições gerais e especiais constantes do Código Marítimo de Cabo Verde - aplicável nos espaços marítimos nacionais a todos os navios seja qual for a sua nacionalidade ou a nacionalidade e residência dos seus proprietários) e a situações e relações jurídicas nascidas por ocasião da navegação por mar e do transporte marítimo - e demais legislações nacionais de administrativa e processual conforme a natureza da matéria a tratar, bem como de demais convenções marítimas internacionais vigentes em Cabo Verde (designadamente a Convenção Internacional sobre o Direito do Mar de 1982), tendo portanto adoptado, em colaboração com outras entidades e organismos públicos, todas as medidas razoáveis de protecção e preservação do meio ambiente marinho e seus recursos vivos e não-vivos, designadamente para prevenir, reduzir ou eliminar os riscos graves de poluição marinha accidental que este caso de sinistro marítimo ocorrido com o navio estrangeiro de nome “TERRY TRES” representava para o litoral e as águas nacionais cabo-verdianas tendo em conta a zona sensível do ponto de vista ambiental onde ocorreu, acabando os proprietários desses bens por dispor deles, abandonando-os a favor do segurador, pois que a propriedade dos navios não é afectada por naufrágio (ver Artigo 641º do CMCV), sendo digno de realce o facto de não se ter registado nenhum acto negligente ou intencional de poluição resultante de todo este processo em curso e que ponha em causa a saúde pública ou possa prejudicar os ecossistemas marinhos e a qualidade da água do mar, demonstrando que, para além do cumprimento das atribuições e competências da Administração marítima nacional aqui referida, também os proprietários do navio naufragado e de restos de naufrágios ajustaram-se às instruções e ordens dadas pela administração marítima salvaguardando os interesses nacionais em matérias da prevenção da poluição (ver o Artigo 640º do CMCV), não se mostrando portanto necessário o recurso à legislação nacional (ver o LIVRO VIII TITULO V e LIVRO IX do CMCV) ou ao uso de instrumentos internacionais reguladores de danos de poluição provocados por navios que garantem um regime de responsabilidade objectiva e um seguro obrigatório ou outros meios específicos de garantia dos créditos (ver por exemplo a Convenção Internacional sobre a Responsabilidade Civil pelos

Prejuízos devidos à Poluição por Hidrocarbonetos de 1969 e seus protocolos de 76, 92 e 96 – CLC/96) , tendo portanto no presente caso de sinistro marítimo do navio N/M “Terry Tres” de bandeira “Panamá” sob comando de um capitão estrangeiro ocorrido nas águas sob jurisdição nacional sido aplicado o direito interno Cabo-verdiano, por acordo entre as partes (Administração marítima e seguradora do navio).

Entretanto, a questão que se suscita neste caso de sinistro marítimo do N/M “TERRY TRES”, são as *reclamações excluídas de limitação*, designadamente as da Administração marítima relativas às **remoções** reguladas no Capítulo V do Título IV do Livro VIII do CMCV (ver Artigo 677º alínea c)), quando o titular do direito ao seu uso e exploração ou a pessoa a quem incumbe o dever de remoção do navio não iniciar ou concluir a remoção no prazo fixado para o efeito, podendo então a Administração marítima recorrer à *remoção subsidiária* por causa de interesse público, por si ou mediante contratos com terceiros a expensas do obrigado (Artigo 658º), quer pela via administrativa através da *alienação directa* processada pela própria Administração marítima com preferência absoluta sobre todos os demais créditos marítimos que impendem sobre o navio (Artigo 659º), quer pela via judicial perante as autoridades nacionais ou estrangeiras através do *arresto preventivo* de outros navios pertencentes ao mesmo devedor (Artigo 660º), ou melhor dizendo, sobre os procedimentos marítimos aplicáveis às matérias de natureza processual civil contidas no CMCV, designadamente para o arresto preventivo de navios, a venda judicial e dos procedimentos para liquidar as avarias grossas e da alegação do direito para limitar a responsabilidade, conforme previstos, respectivamente, no LIVRO XI Títulos II, III, V e VI deste Código, caso os interessados na expedição marítima não chegarem ao acordo para a liquidação extrajudicial da varia grossa.

Efectivamente, não obstante o *regime de remoções* do Código se apliquem às remoções dos navios e demais bens situados nas águas interiores, nas águas arquipelágicas ou no mar territorial de Cabo Verde (ver Artigo 655º do CMCV), e em princípio, do ponto de visto do Direito do Mar, os navios estão sujeitos à jurisdição do Estado Costeiro *no mar territorial* conforme decorre do Artigo 2.º nº1 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982 , “ *esta jurisdição não exclui, perante o Direito Internacional a possibilidade do Estado do pavilhão (ou de outros Estados que tenham título relevante perante o Direito Internacional) aplicar as suas normas ou considerar os seus tribunais*

competentes relativamente a factos que ocorram no navio. Por outras palavras, a jurisdição do Estado costeiro é, em parte, concorrente ”⁷² , sendo que “ a nacionalidade do navio também pode ser relevante para o *Direito internacional Privado*, designadamente quando à determinação da lei aplicável aos direitos reais sobre o navio, embora nada obrigue a que assim seja.”⁷³

Assim constatado que, no presente caso de estudo, o *armador* exerceu o seu direito de limitação de sua responsabilidade perante os *credores* por *declaração de abandono do navio aos seguradores* nos termos do respectivo *contrato de seguro*, e que a própria *seguradora*, por sua vez, também promoveu a transferência de responsabilidades pela remoção do navio e demais riscos da operação para um terceiro *comprador* através de um *contrato de compra e venda* do navio naufragado adquirindo portanto este ultimo a propriedade do navio (ver Artigo 265º do CMCV), e ainda observando que, nos termos do mesmo Código os *privilégios marítimos* (e as hipotecas) constituídos sobre os navios estrangeiros se regem pela lei do país de sua nacionalidade (ver Artigo 268º nº2 do CMCV,) podendo portanto as partes escolher a lei aplicável ao contrato de compra e venda de navio conforme rege o nº1 do Artigo 3º do *Regulamento de Roma I* ⁷⁴ aplicável às obrigações contratuais em matéria civil e mercantil nas situações que impliquem conflitos de leis (ver Artigo 1 Roma I), tais circunstancias podem conduzir à aplicação da lei do país da residência habitual do vendedor (ver Artigo 4.nº2 Roma I) ou de outro país diferente que tenha uma conexão mais estreita com o caso em concreto (ver Artigo 4.nº2 Roma I), suscitando portanto estas regras de competência judicial alguma duvida na resolução de conflitos de leis se atentarmos também à *competência internacional dos tribunais cabo-verdianos* para conhecer das questões relacionadas com os privilégios marítimos nos casos previstos no Artigo 272º do CMCV, se bem que o que se acaba de dizer, segundo o Professor Doutor Luís de Lima Pinheiro, “ é em certos casos afastado por *Convenções que unificam o Direito material* aplicável a determinados direitos sobre os navios, e das. É o que se verifica, relativamente aos *privilégios e hipotecas marítimas*, com a *Convenção de*

⁷² Fonte: TEMAS DE DIREITO MARÍTIMO II. O NAVIO EM DIREITO INTERNACIONAL. Pelo Professor Doutor Luís de Lima Pinheiro.

⁷³ Idem Ref.72.

⁷⁴ Documento de Aula Pratica, Comercio Internacional II, Contratos Internacionais - REGLAMENTO (CE) No 593/2008 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 17 de junio de 2008 sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales (Roma I).

*Bruxelas para a unificação de Certas regras relativas aos Privilégios e Hipotecas marítimas de 1926*⁷⁵

Capítulo X

Conclusões e Recomendações

Tendo em atenção não o número considerável de *navios abandonados na área de jurisdição marítima nacional* e de *casos de sinistros marítimos ocorridos nos mares de Cabo Verde* com navios mercantes nacionais e estrangeiros que resultaram em perda total do navio e da sua carga por naufrágios provocando consequentemente ocorrências de poluição accidental do meio ambiente marinho conforme referidos no presente trabalho de tese, aliado ainda aos factos do regime regulamentar sobre o registo de navios estipular que “*a inavegabilidade não é só por si causa de abate de registos*” (ver Artigo 177º nº 3 do CMCV) e *a propriedade dos navios ou restos de naufrágios não ser afectada por naufrágios* podendo portanto legalmente os proprietários dos navios ou restos de naufrágios abandoná-los a favor da seguradora (ver Artigo 641º do CMCV), mas observando-se também o impacto que a morosidade administrativa e consequentes aumentos de riscos de incumprimento das responsabilidades das partes envolvidas numa expedição marítima e de agravamento das condições de segurança marítimas e ambientais perante um caso de naufrágio que a escolha da *via extrajudicial* de resolução de controvérsias marítimas poderá representar para as autoridades marítimas no cumprimento das suas atribuições e competências Administração marítima nacional e no exercício dos poderes de Estado Costeiro conforme evidencia o presente *Estudo do Caso Real do Navio “TERRY TRES”* cujo processo de remoção sob responsabilidade do armador e sua seguradora já percorreu vinte meses desde a data de ocorrência deste sinistro marítimo sem contudo que a *operação de desmantelamento do navio e de restos de naufrágios* das águas sob jurisdição marítima cabo-verdiana esteja concluída, torna-se por isso legítimo concluir-se que a *via administrativa* seguida pela Administração marítima para efeito de imputabilidade da *responsabilidade civil extracontratual do armador* teve pouco eficácia jurídica, e operacional.

⁷⁵ Pelo Professor Doutor Luís de Lima Pinheiro, TEMAS DE DIREITO MARÍTIMO II. O NAVIO EM DIREITO INTERNACIONAL, IV. Considerações finais.

Sendo ainda evidente que a matéria respeitante à remoção de destroços de navios encalhados e afundados tem merecido, nos últimos anos, uma atenção especial face ao enorme grau de visibilidade pública e sensibilidade ambiental das problemáticas ligadas aos acontecimentos de mar, com preocupações acrescidas quando ocorrem situações de poluição marítima associadas aos sinistros marítimos, e o problema se coloca precisamente quando, na sequência do sinistro marítimo, o prazo estipulado através de *notificação administrativa da Autoridade Marítima para o proprietário proceder à remoção de navios encalhados ou afundados na área de jurisdição marítima* não é respeitado por aquele ou seu representante legal, estamos convictos de que é recomendável que, em qualquer processo administrativo ou judicial de remoção de naufrágios ou restos de naufrágios nas águas nacionais em que se discuta a obrigação de indemnizar, *o Estado deverá adquirir a propriedade de qualquer naufrágio nas águas interiores, águas arquipelágicas ou no mar territorial de Cabo Verde, decorridos três meses*” conforme estipula o Artigo 642º do CMCV (prescrição a favor do Estado), assumindo assim a Administração marítima o processo de remoção do navio sinistrado e o processo judicial de *arresto* para garantia do pagamento das despesas com a sua remoção, de conformidade com as disposições legais do Capítulo V do Título IV do Livro VIII do CMCV que regulam as remoções por causa de interesse publico, e à luz do da *Convenção Internacional para a unificação de certas regras sobre o arresto de navios de mar*, assinada em Bruxelas em 10/05/1952 (ver Artigo 3º nº 1 da convenção)

Por outro lado, considerando ainda as *atribuições de segurança da navegação marítima* que competem à Administração marítima de “ *estabelecer e manter em funcionamento a sinalização marítima e de prestar as ajudas necessárias à navegação de acordo com as exigências de volume de tráfego e o grau de risco de conformidade com as convenções internacionais vigentes em Cabo Verde*” (Artigo 49º do CMCV), bem como os poderes do Estado costeiro de adoptar leis e regulamentos relativos ao *direito de passagem inofensiva* de navios estrangeiros pelo seu mar territorial acordo com da Convenção Internacional das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982 (ver os Artigos 21 e 22 da Convenção) e demais normas de direito internacional, o autor deixa aqui duas *recomendações de segurança* na sequência dos principais acidentes marítimos graves relatados no corpo do trabalho e com o objectivo de reforçar a segurança marítima no País e com o objectivo de reduzir assim o risco de acidentes marítimos futuros, observando-se ainda o facto de que o *erro humano* consta entre as principais causas do

acidente marítimo ocorrido com *N/M “Terry Tres”* de acordo com o respectivo *relatório de investigação de segurança do acidente* consultado, e essencialmente porque “*o mar é um elemento fundamental da estratégia de desenvolvimento do país*”, pelo que há necessidade de vencer os desafios de âmbitos legais, técnicos e institucionais que se prendem com a segurança marítima, portuária e ambiental criadas pelas *ocorrências de sinistros marítimos* e a *problemática de abandono de navios velhos na área de jurisdição marítima de Cabo Verde*, isto é, através da administração marítima *reforçar os critérios de qualidade técnica* para atribuição de bandeira cabo-verdiana em processos de aquisição de navios existentes e na realização de *vistorias suplementares* a navios velhos e imobilizados que representam um perigo grave de naufrágio nas zonas portuárias e áreas de jurisdições marítimas e ainda o *estabelecimento de procedimentos de Controlo pelo Estado do Porto (PSC)* á chegada dos navios estrangeiros nos portos nacionais, bem como a necessidade urgente de *regulação e operacionalização do Sistema de Controlo de Tráfego de Marítimo (VTS - Vessel Traffic System na sigla inglesa)* como medida de prevenção reforçada dos acidentes de navegação e da poluição marítima nas águas nacionais.

Afinal, “**Há uma enorme oportunidade em Cabo Verde no domínio do mar**”⁷⁶, e no dizer milenar de Sêneca “*Se o Homem não sabe a que porto se dirige, nenhum vento lhe será favorável*”.

⁷⁶ Secretário de Estado das Pescas Adalberto Vieira, em Portugal. Publicado em: 7 de Maio de 2011. REDAÇÃO, com a Lusa: http://www.rtc.cv/index.php?paginas=21&id_cod=2559

Capítulo XI

Referências Bibliográficas

1. CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA DE CABO VERDE, Ed. 1999, Presidência da República.
2. CÓDIGO PENAL DE CABO VERDE, Edição Ministério da Justiça, Maio de 2004.
3. CÓDIGO MARÍTIMO DE CABO VERDE, aprovado pelo Decreto Legislativo nº 14/2010, publicado Boletim Oficial (B.O.) da Republica de Cabo Verde Nº 44 de 15 de Novembro.
4. LEI DE PORTOS DE CABO VERDE, Decreto-Regulamentar nº 15/2010, que aprova o Regulamento dos Portos de Cabo Verde, publicado no B.O. Nº49 de 20 de Dezembro de 2010.
5. MANUAL DE DERECHO DELA NAVEGACIÓN MARÍTIMA, Tercera Edición, José Luis Gabaldón García, José María Ruiz Soroa, MARCIAL PONS, EDICIONES JURIDICAS Y SOCIALES, S-A- MADRID 2006 BARCELONA
6. Curso de DIREITO MARÍTIMO, J. HAROLDO DOS SANTOS, e CARLOS RUBENS CAMINHA GOMES, Livraria e editora RENOVAR LTDA.
7. DIREITO MARÍTIMO, ACONTECIMENTOS DE MAR, José M.P. Vasconcelos Esteves, LIVRARIA PETRONY, 1987.
8. DIREITO MARÍTIMO, CONTRATOS DE UTILIZAÇÃO DO NAVIO, José M.P. Vasconcelos Esteves, LIVRARIA PETRONY, 1988
9. DIREITO MARÍTIMO, INTRODUÇÃO ARMAMENTO, José M.P. Vasconcelos Esteves, LIVRARIA PETRONY, 1990.
10. DIREITO MARÍTIMO, SEGURO MARÍTIMO SUA PROBLEMÁTICA ACTUAL, Adelino Cecílio da Costa, Coordenação de José M.P. Vasconcelos Esteves, LIVRARIA PETRONY, 1988.

11. CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR, Versão em Língua Portuguesa com Anexos e Acta Final da Terceira Conferência das Nações Unidas sobre o Direito, BIBIOTECA DIPLOMACIA – Série C, Publicação dos Ministérios dos Negócios Estrangeiros e do Mar do Governo da República de Portugal, Composição e Impressão de Antunes & Amílcar, Lda. Em Abril 1985.
12. ESTUDOS SOBRE O NOVO DIREITO MARÍTIMO, REALIDADES INTERNACIONAIS E SITUAÇÃO PORTUGUESA, Mário Raposo Coimbra Editora, 1999.
13. MANUAL DE DIREITO INTERNACIONAL PÚBLICO, André Gonçalves Pereira, Fausto de Quadros, 3ª Edição revista e aumentada (reimpressão), ALMEDINA 2001.

Capítulo XII

Anexos

ANEXO I – Código Marítimo de Cabo Verde

ANEXO II – Referência Legislativa as Normas e Leis Nacionais e Convenções Internacionais vigentes no ordenamento jurídico caboverdeano